

# АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНОГО ТУРИЗМА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Е. Н. Карчевская, О. А. Богдановская

*Гомельский государственный технический университет имени П. О. Сухого, Беларусь*

Транзитный туризм – достаточно новое явление для белорусского туристического рынка. Географическое положение нашей страны обеспечивает ей ряд преимуществ в данном направлении по сравнению со многими другими странами. Следовательно, транзитный туризм для Беларуси – перспективный источник дохода. Вместе с тем, рынок транзитного туризма Республики Беларусь нуждается в совершенствовании. Приходится констатировать, что в нашей стране некоторые объекты придорожного сервиса находятся на том же уровне развития, что и 10–15 лет назад. К сожалению, иногда и качество объектов и услуг придорожного сервиса находятся на том же уровне. Иностранцы туристы, проезжающие по белорусским трассам, зачастую оставляют крайне негативные отзывы о транзитных отелях и кафе [1].

В перспективе транзитный и трансграничный туризм может и должен стать одним из приоритетных направлений развития туризма в Беларуси. А значит, и придорожный сервис должен развиваться вместе с транзитным туризмом и выравниваться по качеству с европейским придорожным сервисом.

Для анализа транзитного туризма воспользуемся основными методами: индексным методом анализа конкурентоспособности и матричным методом SWOT-анализа.

Расчет конкурентоспособности транзитного туризма Республики Беларусь проведем в сравнении с Россией и Польшей. Обе страны находятся в одном туристском регионе – Центрально-Восточной Европе, они близки нам по историческому и экономическому развитию, и, наконец, они соединены между собой проходящей через Беларусь трассой М1. Следует также иметь в виду, что крупнейшая автомобильная дорога Беларуси – трасса М-1/Е30 Брест – Минск – граница Российской Федерации – является участком трансъвропейского транспортного коридора II Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород. Для сравнения возьмем три аналогичных участка трассы: М1 (белорусский), М7 (российский), А1 (польский).

Для расчета конкурентоспособности выделим наиболее значимые для транзитного туризма показатели (на основании анализа данных интернет-источников) [2], [4]:

- 1) качество транзитных трасс;
- 2) качество работы и разнообразие объектов придорожного сервиса;
- 3) разнообразие достопримечательностей и объектов туризма, расположенных на доступном расстоянии от трасс (в пределах не более 1 ч езды).

По результатам исследования мы получили оценки по каждому фактору трех стран от 0 до 5 (экспертный опрос использовался для получения оценок по качественным показателям). Используемый способ расчета аддитивного показателя конкурентоспособности проводился без учета веса важности показателей, так как изначально предполагалось, что все показатели одинаково важны для полноценного развития транзитного туризма.

Анализ показал, что наиболее конкурентоспособным потенциалом для развития транзитного туризма обладают Беларусь и Польша в одинаковой степени.

Кроме того, таким же способом был проведен анализ конкурентоспособности крупнейших автомобильных трасс, проходящих по самой территории Беларуси: М1, М3, М4, М5, М6, М8, М10, объединяющих 355 объектов придорожного сервиса [3]. Анализ проводился по тем же показателям и теми же экспертами, что и оценка конкурентоспособности стран.

Используя значения оценок экспертов, была составлена долевая таблица (табл. 1). Расчет производился следующим образом: каждое значение каждой ячейки отдельного показателя таблицы со средними значениями оценок экспертов делится на наибольшее среднее значение по данному показателю.

Таблица 1

Долевая таблица анализа трасс

Показатель	Трасса						
	М1	М3	М4	М5	М6	М8	М10
Качество транзитных трасс	1	0,8	0,7	0,7	0,6	0,8	0,5
Качество и разнообразие объектов придорожного сервиса	1	0,6	0,4	0,6	0,8	0,2	0,8
Количество объектов туризма на доступном расстоянии от трасс	0,98	0,9	0,94	0,85	0,9	1	0,68

Используя значения коэффициентов значимости и значения таблицы с долями, была построена сводная таблица (табл. 2).

Таблица 2

Расчет аддитивного показателя

Показатель	Трасса						
	М1	М3	М4	М5	М6	М8	М10
Качество транзитных трасс	0,5	0,4	0,35	0,35	0,3	0,4	0,25
Разнообразие объектов придорожного сервиса	0,33	0,2	0,13	0,2	0,26	0,07	0,26
Количество достопримечательностей на доступном расстоянии от трасс	0,16	0,15	0,16	0,14	0,15	0,17	0,12
Аддитивный показатель	<b>0,99</b>	0,75	0,64	0,69	0,71	0,64	0,63

Значения рассчитывались следующим образом: коэффициент значимости определенного показателя умножался на долю данного показателя данной трассы.

В строке «Аддитивный показатель» находилась сумма по столбцам и выбиралось наибольшее значение. Лучшие показатели имеют трассы с наибольшими значениями аддитивного показателя. Это, прежде всего, трасса М1.

Таким образом, можно сделать вывод, что придорожный сервис в Республике Беларусь, равно как и качество трасс, находится на недостаточно высоком уровне, чтобы конкурировать с зарубежными. Однако для развития данного направления у Республики Беларусь есть все предпосылки.

Развивая качество придорожного сервиса и улучшая качество трасс, страна дает возможность развиваться транзитному туризму, что окажет положительное влияние на туристическое сальдо и уровень доходов от въездного туризма. Так как понятия «придорожный сервис» и «транзитный туризм» тесно переплетены между собой, то развитие в стране транзитного туризма окажет исключительно положительное влияние на развитие придорожного сервиса и даст толчок предпринимателям к развитию собственного дела, повышая общий уровень развития и позволит Республике Беларусь конкурировать на международном рынке наравне со многими европейскими странами.

Используя метод SWOT-анализа, были выявлены сильные и слабые стороны, а также возможности и угрозы для анализируемой отрасли. Сильные и слабые стороны относятся к факторам внутренней среды, возможности и угрозы – к факторам внешней среды.

В качестве сильных сторон для развития транзитного туризма в Республике Беларусь можно выделить следующие:

- наличие туристских ресурсов вблизи основных транзитных трасс;
- выгодное географическое положение Республики Беларусь;
- устойчивый поток иностранных туристов, проезжающих транзитом через Республику Беларусь;
- благоприятная в целом экологическая ситуация (за исключением отдельных районов);
- безвизовый пятидневный режим.

Слабые стороны для развития транзитного туризма в Республике Беларусь:

- слабое предложение транзитных путешествий;
- слабое информационное обеспечение;
- радиоактивное загрязнение некоторых районов;
- недостаточная реклама.

Угрозы в развитии транзитного туризма в Республике Беларусь:

- конкуренция со стороны зарубежных транзитных маршрутов;
- изменение вкусовых предпочтений туристов;
- политический или экономический кризис в странах-поставщиках туризма.

Возможности для развития транзитного туризма в Республике Беларусь:

- популяризация транзитного туризма среди населения;
- продвижение туристических услуг транзитного характера;
- развитие международных связей.

Таким образом, транзитный туризм представляет собой перспективное направление и при некоторых усилиях может стать одним из самых прибыльных в Республике Беларусь.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Актуальное состояние дорог // Статистика по отзывам. – Режим доступа: <http://autostrada.info/by/>. – Дата доступа: 21.12.2018.

2. Александрова, А. Ю. Роль и влияние границы, пограничности и трансграничности в развитии туризма / А. Ю. Александрова // Устойчивое развитие туризма: стратегические инициативы и партнерство : материалы III междунар. науч.-практ. конф. – Улан-Уде : БНЦ СО РАН, 2009. – С. 56–66.
3. Государственная программа по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2015–2019 годы // М-во экономики Респ. Беларусь. – Режим доступа: [http://www.economy.gov.by/ru/gp\\_avto-ru/](http://www.economy.gov.by/ru/gp_avto-ru/). – Дата доступа: 21.04.2018.
4. Ступина, О. Г. Туризм и государственные границы / О. Г. Ступина // Псков. регионол. журн. – 2010. – № 10. – С. 100–107.
5. Как англосаксы видят Беларусь и белорусов // ТелескОп. – Режим доступа: <http://teleskop-by.org/2017/10/11/kak-anglosaksy-vidyat-belarus-i-belorusov/>. – Дата доступа: 21.12.2018.