

ТРАНЗИТНЫЙ ТУРИЗМ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ В БЕЛАРУСИ

Е. Н. Карчевская, О. А. Богдановская

Учреждение образования «Гомельский государственный технический университет имени П. О. Сухого», Республика Беларусь

Показан анализ конкурентоспособности транзитного туризма Республики Беларусь. Для расчета конкурентоспособности использовались показатели: качество транзитных трасс и объектов придорожного сервиса; разнообразие достопримечательностей. Используя метод SWOT-анализа, были выявлены сильные, слабые стороны, возможности и угрозы для отрасли.

Транзитный туризм – перспективный источник дохода для государственного бюджета, а экономико-географическое положение Беларуси способно обеспечить нам ряд преимуществ в данном направлении по сравнению со многими другими странами.

Расчет конкурентоспособности транзитного туризма Республики Беларусь проводился в сравнении со странами-соседями: Россией и Польшей. Наш выбор конкурентов основан еще и на том, что данные страны соединены между собой пересекающей Беларусь трассой М1. В анализе использованы участки автомагистрали: М1 – белорусская, М7 – российская, А1 – польская.

Для расчета конкурентоспособности выделены наиболее значимые для транзитного туризма показатели [1]:

- 1) качество транзитных трасс – поверхность, длина;
- 2) качество придорожного сервиса – количество гостиниц, кафе, АЗС и СТО;
- 3) разнообразие достопримечательностей, расположенных на доступном расстоянии от трасс (не более 1 ч езды от трассы);

По результатам экспертного опроса были получены оценки по каждой стране каждого фактора от 0 до 5 (эксперты использовались для получения оценок по качественным показателям). В табл. 1 представлены средние оценки по каждому показателю сравниваемых стран.

Таблица 1

Экспертные оценки показателей транзитного туризма

Показатель	Беларусь	Польша	Россия
Качество транзитных трасс:	3,5	3,5	4
поверхность полотна	3	4	3

Окончание табл. 1

Показатель	Беларусь	Польша	Россия
длина полотна	4	3	5
Разнообразие объектов придорожного сервиса:	4	5	3
количество гостиниц	16	36	9
количество кафе	66	65	42
количество АЗС	27	36	12
количество СТО	47	52	21
количество достопримечательностей на доступном от трасс расстоянии	5	4	3

Используем способ расчета аддитивного показателя конкурентоспособности без учета веса важности показателей, так как изначально предполагалось, что все данные показатели одинаково важны для полноценного развития транзитного туризма.

Находим среднее арифметическое показателей по странам по формуле 1 [2]:

$$Ad = (a + b + c + d + e)/5, \quad (1)$$

где Ad – аддитивный показатель; a, b, c, d, e – оценка каждого показателя по стране.

В итоге получаем следующие значения аддитивного показателя: Беларусь – 4,2; Польша – 4,2; Россия – 3,3.

Таким же способом были оценены автомобильные трассы Республики Беларусь (табл. 2) [3].

Таблица 2

Оценка автомобильных трасс Республики Беларусь

Показатель	М1	М3	М4	М5	М6	М8	М10
Качество транзитных трасс:	5	4	3,5	3,5	3	4	2,5
поверхность	5	4	3	4	3	3	3
длина	5	4	4	3	3	5	2
Разнообразие объектов придорожного сервиса:	5	3	2	3	4	1	4
количество гостиниц	66	10	2	3	7	6	3
количество кафе	27	8	2	5	12	5	10
количество АЗС	16	10	7	11	14	–	16
количество СТО	47	10	12	19	36	6	23
количество достопримечательностей на доступном расстоянии	4,6	4,2	4,4	4	4,2	4,7	3,2

В табл. 2 выделены наибольшие значения, т. е. наилучшие значения по определенному показателю.

Используя значения данной таблицы, составим таблицу с долями (табл. 3). 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 3

Долевая таблица

Показатель	M1	M3	M4	M5	M6	M8	M10
Качество транзитных трасс	1	0,8	0,7	0,7	0,6	0,8	0,5
Разнообразие объектов придорожного сервиса	1	0,6	0,4	0,6	0,8	0,2	0,8
Количество достопримечательностей на доступном расстоянии от трасс	0,98	0,9	0,94	0,85	0,9	1	0,68

Чтобы рассчитать аддитивный показатель, нам необходимо было найти коэффициенты значимости для каждого показателя. В итоге мы получили следующие значения коэффициентов: качество транзитных трасс – 0,5; разнообразие объектов придорожного сервиса – 0,33; разнообразие достопримечательностей, расположенных на доступном от трасс расстоянии, – 0,17.

Произведение доли показателя и коэффициента его значимости позволили получить значения аддитивного показателя (табл. 4).

Таблица 3

Значения аддитивного показателя

Показатель	M1	M3	M4	M5	M6	M8	M10
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	0,99	0,75	0,64	0,69	0,71	0,64	0,63

В строке «Аддитивный показатель» были найдены суммы по столбцам и выбрано наибольшее значение. Наибольшие значения аддитивного показателя свидетельствуют о наибольшей привлекательности трассы (по мнению экспертов). В нашем случае – это трасса M1.

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.

Используя метод SWOT-анализа, были выявлены сильные и слабые стороны, а также возможности и угрозы для анализируемой отрасли. 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 страну; благоприятная в целом экологическая ситуация (за исключением отдельных районов); безвизовый пятидневный режим.

Слабыми сторонами для развития транзитного туризма в Республике Беларусь являются: слабое предложение транзитных путешествий; недостаточное информационное обеспечение; радиоактивное загрязнение некоторых районов; недостаточная реклама.

Существуют и 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.

Появляются возможности для развития транзитного туризма в Республике Беларусь: популяризация транзитного туризма среди населения; продвижение туристических услуг транзитного характера; развитие международных связей.

Л и т е р а т у р а

1. Войтоловский, Н. А. Комплексный экономический анализ предприятия / Н. А. Войтоловский – СПб. : Питер, 2011. – 576 с.
2. Стратегия и управление / Конкурентный ромб М. Портера – Режим доступа: <http://www.strategplann.ru/konkurentosposobnost/konkurentnyj-romb-m-portera.html>. – Дата доступа: 21.08.2019.
3. Актуальное состояние дорог / Статистика по отзывам. – Режим доступа: <http://autostrada.info/by/>. – Дата доступа: 21.08.2019.