в месяц (было 5,6 часов) в среднем на пользователя. Instagram в среднем занял 9,4 часа в месяц против 7,9 в 2019 г. В «ВКонтакте» пользователь проводил 16 часов в месяц в 2020 г., а годом ранее – 14,3 часа.

Но развитие этого элемента информационного пространства не ограничилось только количественным ростом. Произошли и качественные изменения его содержания. Люди стали не просто общаться посредством интернета, но в буквальном смысле переносить в виртуальную реальность значимые для себя события. На платформе Zoom в режиме видеоконференции проводятся бракосочетания, если массовые мероприятия официально запрещены. Школьники активно используют ее для внеклассного общения. Сотрудники компания с помощью этого сервиса занимаются ежедневным планированием. А вечером, после работы, устраивают видеовечеринки и обсуждают новости. Молодые люди по всему миру используют Zoom для заочных свиданий, с помощью сервиса устраивают дни рождения и, опять же, заочные ужины с семьей и родственниками. И эти формы виртуального общения получают все большее распространение.

С необходимостью возникает вопрос – не сказываются ли данные трансформации на психическом здоровье людей, которые исторически привыкли жить в постоянном реальном общении? И оказывается, что подобный резкий уход из реального социального пространства приводит к значительным проблемам. По данным ВОЗ, в результате пандемии и ограничения реальных социальных контактов, более 60 % стран вынуждены были прервать программы консультирования и психотерапии. В подавляющем большинстве стран (более 75%) в той или иной степени прервали свою работу службы психологической помощи в школах и на рабочих местах. А сама обстановка пандемии объективно способствует ухудшению психологического здоровья человечества. Смерть близких, изоляция, потеря дохода, страхи – все эти последствия пандемии негативно сказываются на психике и усугубляют уже существующие расстройства. А ведь еще до пандемии, по оценкам ВОЗ, только в результате депрессии и тревожного синдрома мировая экономика теряла ежегодно около триллиона долларов.

Таким образом, функционирование информационного общества в 2020 г. достаточно четко показало, что развитие инфокоммуникационнной составляющей цивилизации позволяет компенсировать определенные потери, возникающие в условиях пандемии, но при этом порождает и новые проблемы, к решению которых человечеству следует быть готовым.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Мишук, С.С.* Проблемы формирования экопространства системы инфокоммуникационных технологий / С.С. Мишук // «Веснік сувязі», № 3 (137), 2016. – С. 53–56.

2. Итоги 2020 года: интернет-индустрия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://3dnews.ru/1028721/itogi-2020-goda-internet-industriya. - Дата доступа: 06.01.2021.

3. Пандемия обеспечила рост интернет-трафика [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.vedomosti.ru/technology/articles/2020/12/17/851483-pandemiya-obespechila. – Дата доступа: 17.12.2020

4. ВТО улучшила прогноз по снижению объема мировой торговли в 2020 году [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.vedomosti.ru/economics/news/2020/10/06/842292-vto-uluchshila-prognoz-po-snizheniyu-obema-mirovoi-torgovli-v-2020-godu. – Дата доступа: 06.10.2020.

СТАРАЖЫТНЫЯ ДАРОГІ ЯК АБ’ЕКТЫ ПАЗНАВАЛЬНАГА ТУРЫЗМУ: МАГЧЫМАСЦІ І ПЕРСПЕКТЫВЫ ВЫКАРЫСТАННЯ (НА ПРЫКЛАДЗЕ ПАЎНОЧНАЙ БЕЛАРУСІ)

ANCIENT ROADS AS OBJECTS OF EDUCATIONAL TOURISM: POSSIBILITIES AND PROSPECTS OF USE (EXAMPLE OF NORTHERN BELARUS)

М. А. Плавінскі

M. A. Plavinski

Беларускі дзяржаўны ўніверсітэт, МДЭІ імя А. Д. Сахарава БДУ, г. Мінск, Рэспубліка Беларусь
plavinsky_arc@mail.ru
Belarusian State University, ISEI BSU, Minsk, The Republic of Belarus

У артыкуле на прыкладзе Паўночнай Беларусі разглядаюцца перспектывы выкарыстання сухапутных дарог эпохі Сярэднявечча і Новага часу ў якасці аб’ектаў пазнавальнага турызму. Абмяркоўваюцца існуючыя метадычныя праблемы навуковага вывучэння старажытных дарог і іх эксплуатацыі ў турыстычнай дзейнасці, а таксама падыходы да вырашэння існуючых пытанняў.

Using the example of Northern Belarus, the article examines the prospects for using land roads of the Middle Ages and the Modern Period as objects of educational tourism. The methodological questions of the scientific study of ancient roads and their operation in tourism are discussed, as well as approaches to solving existing problems.

Ключавыя словы: старажытныя дарогі, пазнавальны турызм, Паўночная Беларусь.

Keywords: ancient roads, educational tourism, Northern Belarus.

https://doi.org/10.46646/SAKH-2021-1-34-38

Турыстычны бізнэс з'яўляецца адной са сфер эканамічнай дзейнасці, якая найбольш пацярпела ад наступстваў пандэміі COVID-19 ва ўсім свеце. Закрыццё дзяржаўных межаў, адмена авіярэйсаў, шматлікія каранцінныя меры прывялі да непазбежнага згортвання ўязнога турызму, скарачэння аб'ёмаў унутранага турызму і рэзкага змяншэння прыбытковасці эканамічнай дзейнасці ўсіх суб'ектаў гаспадарання, занятых у турыстычнай сферы. Гэта, у сваю чаргу, прывяло да сур'ёзных структурных зменаў на рынку турыстычных паслуг, што выявілася ў банкруцтве адных фірмаў і цяжкім фінансавым становішчы іншых [1]. Вынікі ўздзеяння падэміі COVID-19 на беларускі турыстычны рынак пакуль прадказаць даволі цяжка, бо на дадзены момант цалкам незразумелымі застаюцца перспектывы спынення распаўсюджання хваробы і пераадолення наступстваў уведзеных у розных краінах каранцінных мераў. Цалкам зразумела, што наступствы пандэміі для турыстычнай сферы будуць надзвычай сур'ёзнымі і па яе завяршэнні прывядуць да рэструктурызацыі, а магчыма, і да карэннай перабудовы айчыннага рынку турыстычных паслуг.

Разам з тым, сённяшняя сітуацыя «кансервацыі» рынку прымушае тураператараў і суб'ектаў, якія займаюцца аказаннем разнастайных турыстычных паслуг, задумацца над пошукам новых перспектыўных накірункаў дзейнасці і формаў яе рэалізацыі з мэтай падвышэння ўстойлівасці развіцця ўсёй сферы. У сваю чаргу, змяншэнне аб'ёмаў дзейнасці дае пэўны час для тэарэтычнага асэнсавання і абгрунтавання, а таксама для практычнай апрабацыі новых накірункаў працы і паслуг.

На погляд аўтара, адным з новых накірункаў такой дзейнасці можа стаць выкарыстанне старажытных сухапутных дарог у якасці аб'ектаў пазнавальнага турызму. На першы погляд, сама пастаноўка пытання можа падавацца дастаткова дзіўнай ці, прынамсі, незвычайнай, аднак, больш падрабязны аналіз праблемы дазваляе сцвярджаць, што старажытныя сухапутныя дарогі могуць стаць перспектыўнымі і цалкам запатрабаванымі аб'ектамі як унутранага, так і ўязднога пазнавальнага турызму. Варта адзначыць, што на сённяшні дзень у Беларусі ў якасці асноўных рэсурсаў устойлівага развіцця пазнавальнага турызму звычайна разглядаюцца прыродныя аб'екты і асабліва ахоўваемыя тэрыторыі [12. С. 36–37, 43–44], крыху радзей – аб'екты гісторыка-культурнай спадчыны, у першую чаргу, помнікі архітэктуры, архітэктурныя і гістарычныя ландшафты. Зусім рэдка абмяркоўваецца патэнцыял і асаблівасці турыстычнага выкарыстанння археалагічных помнікаў [3, 4].

У чым жа заключаецца патэнцыял старажытных дарог у якасці аб'ектаў пазнавальнага турызму? Перад тым, як адказаць на гэтае пытанне, варта разабрацца ў самой сутнасці старажытнай сухапутнай дарогі як аб'екта гісторыка-культурнай спадчыны. Яна заключаецца ў тым, што кожная дарога эпохі Сярэднявечча ці Новага часу – гэта не толькі шлях зносін і транспартная артэрыя, але і пэўны комплекс інжынерных збудаванняў, аб'ектаў інфраструктуры (альбо іх рэштказў ці слядоў) і спецыфічных ладшафтаў, якія ўзніклі ў выніку адмысловага добраўпарадкавання прылеглай да дарогі тэрыторыі і прыстасавання яе да патрэбаў транспартнай лагістыкі свайго часу. Кожны з пералічаных элементаў дарожнай інфраструктуры можа стаць асобным аб'ектам паказу, а ўвесь «прыдарожны ландшафт» пры пэўных умовах можа быць пераўтвораны ў паўнавартасны турыстычны маршрут. У якасці асноўных такіх умоваў варта вызначыць:

– глыбокае навуковае абгрунтаванне маршрута;

– ажыццяўленне комплексу мерапрыемстваў рэкрэацыйнага характару – стварэнне адмысловай прыдарожнай інфраструктуры, разлічанай не толькі на добраўпарадкаванне лакацый для адпачынку турыстаў, але і прыстасаваную для магчымай дзейнасці аніматараў;

– распрацоўку лагістыкі маршрута з разлікам на максімальную варыятыўнасць правядзення экскурсій.

На практыцы найбольшыя складанасці можа выклікаць выкананне першай з пералічаных умоваў. Пры гэтым, без належнага навуковага абгрунтавання немагчыма ні ажыццяўленне мерапрыемстваў па добраўпарадкаванні тых ці іншых рэкрэацыйных лакацый, ні распрацоўка лагістыкі турыстыстычных маршрутаў. У сваю чаргу, менавіта навуковае абгрунтаванне магчымасці практычнага выкарыстання сухапутных дарог у якасці аб'ектаў пазнавальнага турызму выклікае на сённяшні дзень найбольшыя складанасці, якія мы паспрабуем ахарактарызаваць на прыкладзе рэгіёна Паўночнай Беларусі.

Галоўная праблема распрацоўкі навуковага абгрунтавання турыстычных маршрутаў па дарогах эпохі Сярэднявечча і Новага часу ў паўночнабеларускім рэгіёне заключаецца ў існуючай гістарыяграфічнай традыцыі вывучэння камунікацыйных шляхоў гэтага часу. Пачатак гісторыі вывучэння сістэмы камунікацый Паўночнай Беларусі эпохі Сярэднявечча можна адлічваць з апошніх дзесяцігоддзяў XIX ст. Бадай што першай адмысловай працай, прысвечанай даследаванню дадзенага пытання была брашура В.Е. Данілевіча «Пути сообщения Полоцкой земли до конца XIV столетия», у якой аўтар абагульніў летапісныя паведамленні, у якіх маецца інфармацыя аб тых ці іншых перамяшчэннях ў розных накірунках, што прыраўноўваецца да існавання пэўных шляхоў

зносін. Даследчык падзяляў гэтыя шляхі на дзве групы – тыя, што вялі за межы Полацкай зямлі і ўнутраныя шляхі зносінаў. Праца В.Е. Данілевіча прыцягвае да сябе ўвагу не столькі важнасцю атрыманых ім навуковых высноў, колькі імкненнем да аналізу звестак аб усіх магчымых шляхах зносін – як водных, так і сухапутных [5]. Падобны падыход да вывучэння сістэмы камунікацый адрознівае працу В.Е. Данілевіча ад большасці сучаснікаў і наступных пакаленняў даследчыкаў.

Іншых аўтараў канца XIX – пачатку XX ст. значна больш цікавіла вывучэнне водных шляхоў зносін. Пачатак гэтай традыцыі ў айчыннай гістарыяграфіі быў пакладзены К.П. Тышкевічам у яго кнізе «Wilija i jej brzegi» [6]. Падыход К.П. Тышкевіча да апісання рачных шляхоў знайшоў паслядоўнікаў, сярод якіх варта, найперш, адзначыць А.П. Сапунова і яго фундаментальную працу «Река Западная Двина». Кніга А.П. Сапунова можа лічыцца ўзорам надзвычай падрабязнага, а месцамі проста энцыклапедычнага апісання не толькі пэўнай рачной артэрыі, але і ўсяго звязанага з ёй рэгіёна. Гэтая праца ўтрымлівае дэталёвае апісанне самой Заходняй Дзвіны, усіх яе прытокаў (першых і другіх), судаходнасці рэк, парогаў, водмеляў і астравоў. Пры гэтым, Дзвіна і ўвесь Дзвінскі басейн цікавяць аўтара, у значнай ступені, з пункту гледжання іх выкарыстання ў якасці камунікацыйнай і гандлёвай артэрыі. Менавіта ў гэтым кантэксце даследчык аналізуе разнастайныя статыстычныя дадзеныя канца XVIII – канца XIX ст. З тымі ж мэтамі А.П. Сапуноў робіць грунтоўны агляд вядомых яму пісьмовых крыніц, у якіх утрымліваюцца дадзеныя аб ролі Дзвіны ў гандлёвых зносінах насельніцтва Падзвіння з рознымі рэгіёнамі басейна Балтыйскага мора [7].

Працы К.П. Тышкевіча і А.П. Сапунова, у пэўным сэнсе, задаюць генеральны накірунак вывучэнню камунікацыйных шляхоў Паўночнай Беларусі эпохі Сярэднявечча і Новага часу. Гэты накірунак можа быць ахарактарызаваны дастаткова проста – падрабязнае і дэталёвае вывучэнне рачных шляхоў і мінімальная ўвага да рэкасnтрукцыі сістэмы сухапутных камунікацый. У такой з'явы ёсць і цалкам натуральныя прычыны. Па-першае, само геаграфічнае размяшчэнне рэгіёна на водападзеле Балтыйскага і Чорнага мораў натуральным чынам ператварала яго ў своеасаблівы вузел водных шляхоў, з якога можна было рухацца ў самых розных напраках. Важнае значэнне мела і вялікая гушчыня рачной сеткі – 44 км на 100 км^2 плошчы [8. С. 17–18.]. Адным з асноўных плюсаў у выкарыстанні рачных артэрый у якасці шляхоў зносін было тое, што яны маглі функцыянаваць амаль круглы год (за выключэннем адносна непрацяглага перыяду ўвосені падчас ледаставу і ўвесну падчас ледаходу). Па-другое, пісьмовыя крыніцы, даюць дастаткова шырокія магчымаці для характарыстыкі гандлю па Дзвіне і яе першых прытоках. Па-трэцяе, XX ст. стала перыядам уведзення ў шырокі навуковы ўжытак археалагічных крыніц і часам імклівага павелічэння іх колькасці. Ад пачатку назапашвання гэтага віду крыніц у іх масіве сталі вылучацца артэфакты імпартнага паходжання, з'яўленне якіх у рэгіёне патрабавала адэкватнага тлумачэння. Гэта, у сваю чаргу, вяло да імкнення рэканструяваць гандлёвыя шляхі, па якіх імпартныя прадметы маглі сюды патрапіць. Цалкам натуральным чынам гэтыя рэканструкцыі ператвараліся ў рэканструкцыі рачных шляхоў гандлёвых камунікацый. Па-чацвертае, паралельна з павелічэннем аб'ёму археалагічных крыніц на працягу XX ст. адбывалася і актыўнае назапашванне крыніц нумізматычных. У працэсе аналізу нумізматычных знаходак навукоўцы прытрымліваліся той жа даследчыцкай стратэгіі, што і ў выпадку з археалагічнымі крыніцамі.

З агульнага «рачнога» вектару вывучэння шляхоў зносінаў Паўночнай Беларусі эпохі Сярэднявечча і Новага часу вылучаюцца працы Л.В. Аляксеева. У сваёй манаграфіі па гісторыі Полацкай зямлі ён прысвячае сухапутным шляхам камунікацый асобны раздзел. Спярша аўтар падрабязна разгледзеў усе, нешматлікія наяўныя на той момант згадкі аб сярэднявечных сухапутных шляхах у пісьмовых крыніцах і гістарыяграфіі, пасля чаго прапанаваў уласную рэканструкцыю сістэмы сухапутных дарог Полацкай зямлі. Рэканструкцыя Л. В. Аляксеева грунтуецца на спалучэнні рэтраспектыўнага аналізу звестак аб дарогах з пісьмовых крыніц (ад «Дарожнікаў» канца XVIII – пачатку XIX ст. да паведамленняў старажытнарускх летапісаў) з вынікамі картаграфавання археалагічных помнікаў. У выніку аўтар прыходзіць да высновы аб тым, што Полацк звязвалі сем сухапутных шляхоў з Рыгай, Ноўгарадам, Псковам, Літвой, Віцебскам і Мінскам. Апроч таго, ён пазначае шэраг унутраных шляхоў, якія звязвалі паміж сабой асобныя гарады Полацкага княства.

Варта адзначыць, што пры ўсёй скрупулёзнасці, уласцівай працам Л.В. Аляксеева рэканструяваць сетку сухапутных дарог Паўночнай Беларусі ў яго не атрымалася. Адметна, што даследчык не наважыўся візуалізаваць атрыманыя вынікі ў выглядзе асобнай карты ці схемы. Таксама паказальна, што апісваючы ваенныя дзеянні на тэрыторыі Полацкай зямлі ў XII ст. і прапаноўваючы тактычныя схемы перасоўвання войскаў па тэрыторыі Паўночнай і Цэнтральнай Беларусі, Л. В. Аляксееў робіць іх максімальна абагуленымі і не спрабуе ўвязаць з прапанавай ім самім сеткай сухапутных шляхоў [9]. У выніку, даводзіцца канстатаваць, што высновы Л.В. Аляксеева не адрозніваюцца прынцыпова ад вынікаў, атрыманых В.Е. Данілевічам, хаця выкарыстаная ім методыка комплекснага крыніцазнаўчага аналізу з'яўляецца цалкам адэкватнай. Асноўная складанасць заключалася ў тым, што на момант падрыхтоўкі Л.В. Аляксеевым яго манаграфіі ён яшчэ не валодаў дастатковым аб'ёмам звестак аб тапаграфіі і храналогіі сярэднявечных археалагічных помнікаў Паўночнай Беларусі.

Аналагічную методыку вывучэння камунікацыйных шляхоў эпохі Сярэднявечча Л. В. Аляксееў паспрабаваў выкарыстаць і ў працы, прысвечанай гісторыі Смаленскай зямлі ў IX–XIII стст. [10]. Як і ў сітуацыі з Полацкім княствам, даследчык імкнуўся прасачыць накірункі сухапутных камунікацый на падставе комплекснага крыніцазнаўчага аналізу, абапіраючыся ў тым ліку на вынікі картаграфавання археалагічных помнікаў. Пры гэтым, таксама як і ў выпадку з Паўночнай Беларуссю, ён наважыўся акрэсліць толькі асноўныя магчымыя накірункі сухапутных камунікацыйных шляхоў, не пазначаючы іх на карце.

Прыклад даследаванняў Л.В. Аляксеева з’яўляецца надзвычай паказальным. З аднога боку, ён засведчыў выключную важнасць і перспектыўнасць выкарыстання комплекснага крыніцазнаўчага аналізу ў працэсе вывучэння сухапутных шляхоў зносін эпохі Сярэднявечча і ранняга Новага часу. З другога, на прыкладзе прац Л.В. Аляксеева добра бачна, што выкарстанне такога падыходу можа прынесці плённыя вынікі толькі ў выпадку наяўнасці дастатковага аб’ёму інфармацыі аб тапаграфіі і храналогіі археалагічных помнікаў пэўнага рэгіёна, якая можа быць атрымана толькі ў выпадку мэтанакіраванага і планамернага суцэльнага археалагічнага абследавання пэўнага рэгіёна. Верагодна, у тым ліку і з прычыны крыніцазнаўчых абмежаванняў, падыход Л.В. Аляксеева да вывучэння сухапутных камунікацый паўночнабеларускага рэгіёна эпохі Сярэднявечча і Новага часу не атрымаў развіцця ў працах наступных пакаленняў даследчыкаў, увагу якіх прыцягвала і працягвае прыцягваць рэканструкцыя водных шляхоў камунікацый. Аднак, апроч крыніцазнаўчых абмежаванняў на захаванне «рачнога» вектара вывучэння камунікацыйных шляхоў у якасці прыярытэтнага, відавочна, упрываюць і іншыя фактары.

У якасці першага з іх варта адзначыць, існаванне працяглай (з канца XVIII ст.) традыцыі вывучэння рачный сеткі Паўночнай Беларусі з мэтамі яе гандлёва-эканамічнага і вайскова-лагістычнага выкарыстання (своеасаблівым падсумаваннем пэўнага этапу гэтых прац з’яўляецца даследаванне А.П. Сапунова). У якасці яшчэ адной этапнай працы, якая развівала менавіта гэты накірунак даследаванняў, варта назваць даследаванне В.А. Жучкевіча «Дороги и водные пути Белоруссии». Асноўныя тэзісы В.А. Жучкевіча можна праілюстраваць цытатамі з яго ж кнігі: «Асноўныя контуры транспартнай сеткі Беларусі склаліся ўжо ў раннюю эпоху станаўлення Кіеўскай Русі. Яны вызначаліся ў значнай меры асаблівасцямі рачной сеткі»; «Першапачатковая канфігурацыя сеткі сухапутных дарог вызначалася перш за ўсё размяшчэннем населеных пунктаў. Акрамя таго, некаторыя дарогі ішлі ўздоўж рачных шляхоў: яны патрэбныя былі для прыёму рачных грузаў і абслугоўвання воднага транспарту цяглавай сілай». Пры гэтым, врта адзнчыць, што В.А. Жучкевіч метадычна абгрунтоўваў магчымасць выкарыстання дадзеных тапанімікі, і ў тым ліку, мікратапанімікі для вызначэння накірункаў сухапутных шляхоў, хаця канкрэтных прыкладаў ажыццяўлення такой працы ён у сваёй кнізе не прыводзіць [8].

У якасці другога фактара можна вызначыць уплыў на даследаванне гісторыі фармавання і функцыянавання шляхоў камунікацый Паўночнай Беларусі агульнаўсходнееўрапейскага дыскурса вывучэння шляхоў зносінаў эпохі ранняга Сярэднявечча, старажытнарускай эпохі і ранняга Новага часу. Першапачаткова выключную ролю ў складанні гэтага дыскурса адыграла дыскусія аб ролі выхадцаў з Паўночнай Еўропы (нарманаў альбо варагаў) у фармаванні Старажытнарускай дзяржавы [11]. З цягам часу ў навуковым асяроддзі археолагаў, гісторыкаў і нумізматаў гэтае пытанне паступова трансфармавалася ў абмеркаванне праблемы фармавання транскантынентальных гандлёвых шляхоў і міжнароднага гандлю ў эпоху раннняга Сярэднявечча і іх уплыву на фармаванне раннедзяржаўных цэнтраў ва Усходняй і Паўночнай Еўропе. Рэгіён Паўночнай Беларусі ад пачатку натуральным чынам прыцягваў у гэтым кантэксце ўвагу даследчыкаў. Відавочныя прычыны заключаюцца ў першым надзейным пісьмовым паведамленні аб функцыянаванні тут камунікацыйнага шляху, які атрымаў у гістарыяграфіі назву «шляху з Вараг у Грэкі». Летапісец так апісвае гэты шлях: «и бѣ путь изВарягъ въ Грѣкы, и изъ Грѣкъ по Днепру, и вѣрхъ Днѣпра волокъ до Ловоти, и по Ловоти внити в Илмерь озеро великое, из негоже озера потечеть Волховъ и втечеть въ озеро великое Нево, и того озера внидет устье в море Варяское» [12. С. 11; 13. С. 394–400]. Прыведзенае летапіснае апісанне на доўгія дзесяцігоддзі прадвызначыла ўвагу даследчыкаў да вывучэння рачных шляхоў камунікацый і волакавых участкаў паміж імі на абшары ад вярхоўяў Дняпра да вярхоўяў Дзвіны і далей да вярхоўяў Ловаці і ролі гэтага рэгіёна як вузлавога ўчастку траскантынентальных шляхоў зносін і міжнароднага гандлю.

Прыведзены гістарыяграфічны агляд натуральным чынам прадвызначыў сучасны стан спраў у сферы выкарыстання старажытных камунікацый у якасці аб’ектаў турыстычнай інфраструктуры, калі ў адпаведным кантэксце практычна заўжды згадваюцца толькі водныя шляхі [14]. Адпаведна, на сучасным этапе галоўная праблема навуковага абгрунтавання магчымасці выкарыстання старажытных сухапутных дарог у турыстычнай сферы палягае ў канцэптуальнай змене стаўлення да іх. Гаворка ідзе найперш аб тым, што сёння наспела неабходнасць сумеснай працы навукоўцаў і спецыялістаў у сферы турызму з мэтай пошуку аптымальных навуковых і інфраструктурных вырашэнняў у працэсе распрацоўкі падыходаў да стварэння на аснове старажытных сухапутных шляхоў сучаснага турыстычнага прадукта, які б быў прывабны як для ўнутраных турыстаў, так і для замежнікаў. У якасці пэўных прыкладаў такой працы для рэгіёна Паўночна-Заходняй Беларусі могуць выкарыстоўвацца напрацоўкі міжваеннага перыяду [15. S. 48–57] і асобныя сучасныя публікацыі краязнаўчага характару [16].

Такім чынам, можна ўпэўнена меркаваць, што старажытныя сухапутныя дарогі маюць значны патэнцыял ў якасці аб’ектаў пазнавальнага турызму. Для раскрыцця гэтага патэнцыялу патрабуецца ўзаемадзеянне навукоўцаў і спецыялістаў у сферы аказання турыстычных паслуг з мэтай выпрацоўкі навукова абгрунтаваных і эканамічна эфектыўных канцэпцый іх выкарыстання. У такім выпадку сухапутныя дарогі эпохі Сярэднявечча і Новага часу з іх спецыфічнай інфраструктурай і своеасаблівым «прыдарожным ландшафтам» могуць быць пераўтвораны ў арыгінальны прадукт на рынку турыстычных паслуг ва ўмовах структурнай перабудовы беларускага турыстычнага бізнэсу пасля завяршэння пандэміі COVID-19.

Праца выканана пры падтрымцы Беларускага рэспубліканскага фонду фундаментальных даследаванняў, дамова № Г20Р-166 ад 04 мая 2020 г. «Антрапалогія дарогі: камунікацыі руска-беларускага памежжа ў XIV–XVIII стст.».

ЛІТАРАТУРА

1. *Кричевская, В.* Ковид туризм точит / В. Кричевская // Белта [Электронный ресурс]. – 15 ноября 2020. – Режим доступа: https://www.belta.by/comments/view/kovid-turizm-tochit-7555/. – Дата доступа: 24.03.2021.
2. *Шимова, О. С.* Устойчивый туризм: учебно-методическое пособие / О.С. Шимова. – Минск: РИПО, 2014. – 158 с.
3. *Лакіза, В. Л.* Археалагічны турызм: падаражжы ў мінулае / В.Л. Лакіза // Наука и инновации. – Вып. 7 (125). – 2013. – С. 7–12.
4. *Плавінскі, М. А*. Археалагічная спадчына Беларусі як рэсурс устойлівага турызму: стан і перспектывы выкарыстання / М. А. Плавінскі // Экология. Журнал Белорусского государственного университета. – Вып. 2. – 2020. – С. 4–8.
5. *Данилевич, В. Е.* Пути сообщения Полоцкой земли до конца XIV столетия / В.Е. Данилевич. – Юрьев: Типография К. Маттисена, 1898. – 20 с.
6. *Tyszkiewicz, K.* Wilija i jej brzegi: pod względem hydrograficznym, historycznym, archeologicznym i etnograficznym / K. Tyszkiewicz. – Drezno: Deukiem i nakladem J. I. Krazsewskiego, 1871. – 362 s.
7. *Сапунов, А. П.* Река Западная Двина / А. П. Сапунов. – Витебск: Типолитография Г.А. Малкина, 1893. – IV с. + 512 с. + LXXII с.
8. *Жучкевич, В. А*. Дороги и водные пути Белоруссии (историко-географические очерки) / В.А. Жучкевич. – Минск: Издательство БГУ, 1977. – 142 с.
9. *Алексеев, Л. В*. Полоцкая земля (очерки истории Северной Белоруссии в IX–XIII вв. / Л.В. Алексеев. – Москва: Наука, 1966. С. 89–100, рис. 71, 73.
10. *Алексеев, Л. В.* Смоленская земля в IX–XIII вв. Очески истории Смоленщины и Восточной Белоруссии / Л.В. Алексеев. – Москва: Наука, 1980. – 264 с.
11. *Клейн, Л. С.* Спор о варягах. История противостояния и аргументы сторон / Л.С. Клейн. – Санкт-Петербург: Евразия, 2009. – 400 с.
12. Повесть временных лет / Подготовка текста Д.С. Лихачева; Перевод Д.С. Лихачева и Б.А. Романова. Под ред. чл.-кор. АН СССР В. П. Адриановой-Перетц. – Ч. 1–2. – 1-е изд. – Ч. 1. – Текст и перевод. – Москва – Ленинград: Издательство и 1-я типография Издательства Академии наук СССР в Ленинграде, 1950. – 407 с.
13. *Леонтьев, А. Е.* Восточноевропейские пути сообщения и торговые связи в конце VIII–X в. / Е.А. Леонтьев, Е.Н. Носов // Русь в IX–X веках: археологическая панорама. – Москва – Вологда: Древности Севера, 2012. – С. 382–401.
14. *Жарин, Д. В.* Древние торговые пути на Беларуси и возможность их использования в сфере регионального туризма / Д.В. Жарин // Устойчивое развитие экономики: состояние, проблемы, перспективы: материалы пятой международной научно-практической конференции, УО «Полесский государственный университет», г. Пинск, 28–29 апреля 2011 г. – Пинск: ПолесГУ, 2011. – С. 130–133.
15. *Lorentz, S.* Wycieczki po województwie wileńskim / S. Lorentc. – Wilno: Znicz, 1932. – 80 s.
16. *Пракаповіч, І. М.* Пастаўшчына / І.М. Пракаповіч. – Мінск: Беларусь, 2019. – 143 с.: іл.

ВЛИЯНИЕ ЭКОЛОГИИ НА ПСИХОЛОГИЧЕСКОЕ ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ

THE IMPACT OF ECOLOGY ON THE PSYCHOLOGICAL HEALTH OF THE POPULATION

О. А Соколович, А. К Дорошевич, Я. В Павловская, В. А Гаменюк, И. С Шемет, И. З. Олевская

O. Sokolovich, A. Doroshevich, Y. Pavlovskaya, V. Gamenyuk, I. Shemet, I. Olevskaya

Белорусский государственный университет, МГЭИ им. А. Д. Сахарова БГУ,
г. Минск, Республика Беларусь
Helgahawk23@mail.ru
Belarusian State University, ISEI BSU, Minsk, Republic of Belarus

В результате проведенного сбора информации различных исследований представлены данные о влиянии экологии на психологическое здоровье населения.

As a result of collection of information from various studies, data on the impact of ecology on the psychological health of the population.

Ключевые слова: экология, психологическое здоровье, население.

Keywords: ecology, psychological health, population.

https://doi.org/10.46646/SAKH-2021-1-38-41