

## РОЛЬ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА В РАЗВИТИИ ТУРИЗМА В БРЕСТСКОЙ ОБЛАСТИ

*Ильючик Т. В., Кравчунас Н. В., Сафиуллин Р. Р., Полесский государственный университет*

Индустрия туризма является одной из самых перспективных и прибыльных отраслей мире. Среди субъектов, осуществляющих деятельность в данной сфере, существует жесткая конкуренция. В связи с этим необходимо взаимное сотрудничество как государственных, так и частных структур.

В результате роста объемов автомобильных перевозок и путешествий появилась насущная необходимость в развитии придорожного сервиса. На современном этапе развития туризма в Республике Беларусь сложилась ситуация, когда необходимо максимально задействовать имеющиеся туристические ресурсы, однако это крайне сложно выполнить без развитой инфраструктуры, оказывающей сопутствующие услуги.

В улучшении перспектив трансграничного сотрудничества Республики Беларусь с соседними европейскими странами придорожный сервис также имеет важное значение. В Брестской области, как и в других областях, развитие сети объектов придорожного сервиса было предусмотрено Генеральной схемой развития сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2010 г. Объекты придорожного сервиса возможно было создавать на базе неиспользуемых объектов производственной и социальной сферы, принадлежащих различным субъектам хозяйствования. Они выставлялись на аукционы с целевыми условиями использования с начальной ценой продажи, равной одной базовой величине, определенной законодательством.

Согласно Генеральной схеме, были выделены земельные участки для строительства объектов придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах, предоставленных определенным инвесторам (16 земельных участков) и сформированных для проведения аукционов под строительство объектов придорожного сервиса, по которым инвестор не определен (9 земельных участков). В 2008—2009 гг. проданы 7 земельных участков.

В Государственной программе развития туризма в Республике Беларусь на 2011—2015 годы особое внимание уделяется созданию и модернизации объектов придорожного сервиса. Развитие объектов туристической индустрии позволит обеспечить значительные поступления в бюджет, прежде всего за счет увеличения доходов от реализации туристических и сопутствующих услуг, в том числе валютных поступлений. Реализация Государственной программы позволит стимулировать развитие сферы услуг, гостиничного хозяйства, транспорта, связи, торговли и общественного питания, строительства и реконструкции автомобильных дорог, благоустройства населенных пунктов, производства сувенирной продукции и создать условия рационального использования объектов историко-культурного и природного наследия страны. Одной из приоритетных задач является привлечение инвестиций при строительстве объектов придорожного сервиса, а также коллективных и индивидуальных средств размещения в административных районах страны.

Согласно данным Государственного пограничного комитета, в 2011 г. иностранные граждане совершили 5 877 200 поездок в Беларусь, что на 203 400 поездок больше, чем годом ранее. С туристическими целями иностранцы пересекали белорусскую границу 67 500 раз, что на 12 200 меньше, чем в 2010 г.

С целью улучшения условий придорожного сервиса в 2006—2010 гг. на автодорогах открыты и начали оказывать сервисные услуги 20 объектов общественного питания, 18 АЗС, 15 АГЗС, 12 станций технического обслуживания, 3 мойки автомашин, 21 охраняемая автостоянка, 7 пунктов постоя (гостиниц). В настоящее время сервисные услуги оказывают 267 объектов. В рамках строительства по периметру Национально-

го парка «Беловежская пуца» новой автодороги ведется работа по развитию имеющихся и созданию новых объектов придорожного сервиса и туристической инфраструктуры. Кроме этого, в области установлено 156 информационных щитов и 239 дорожных знаков и указателей. Под строительство туристических объектов в области сформированы 25 земельных участков, в том числе 3 участка под объекты придорожного сервиса.

В соответствии с Указом Президента Республики Беларусь от 15 мая 2008 г. № 270 «О мерах по развитию придорожного сервиса» в целях создания благоприятных условий для развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах, обеспечения эффективного использования транзитных возможностей Республики Беларусь от обязательных отчислений в инновационные фонды освобождаются организации, осуществляющие работы по строительству объектов придорожного сервиса и инженерной инфраструктуры. Строительство объектов придорожного сервиса и инженерной инфраструктуры осуществляется без возмещения потерь сельскохозяйственного и лесохозяйственного производства, вызванных изъятием сельскохозяйственных земель и земель лесного фонда для целей, не связанных с ведением сельского и лесного хозяйства.

Согласно Постановлению Совета Министров Республики Беларусь от 16 марта 2011 г. № 321 «О внесении изменений и дополнений в постановление Совета Министров Республики Беларусь от 10 сентября 2008 г. № 1326» размещение объектов придорожного сервиса осуществляется в соответствии с генеральными схемами развития придорожного сервиса. При этом на магистральных республиканских автомобильных дорогах с нумерацией «М» или «М/Е» размещение объектов придорожного сервиса осуществляется в местах, предусмотренных Генеральной схемой развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах. В первоочередном порядке размещение комплексов сервисных услуг должно осуществляться на автомобильных дорогах, входящих в международные транспортные коридоры (II, IX) вблизи таких населенных пунктов, как Брест, Барановичи, Минск, Борисов, Орша, Гомель, Жлобин, Бобруйск, Ошмяны.

Таким образом, развитие объектов придорожного сервиса в Республике Беларусь будет способствовать привлечению туристов и эффективному развитию туристической индустрии.

## **РЕГИОНАЛЬНАЯ ИДЕНТИЧНОСТЬ КАК РЕСУРС РАЗВИТИЯ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ТЕРРИТОРИИ**

*Кодина И. Н., Ивановский государственный университет*

Феномен региональной идентичности в самых различных его аспектах привлекает пристальное внимание исследователей разных областей знания. В российской социологии актуальность изучения идентификационных региональных процессов связана, прежде всего, с противоречием между отчетливо наблюдаемой в последние десятилетия тенденцией к регионализации, фрагментации российского социокультурного пространства и локализации российской идентичности, с одной стороны, и недостаточным теоретическим осмыслением данных процессов — с другой.

В контексте исследования специфики российской догоняющей модернизации очевидны региональные особенности протекания модернизационных процессов, региональная специфика прослеживается во всех сферах общественной жизни и, в первую очередь, в формировании инвестиционной привлекательности и имиджа территорий. Следует отметить, что необходимость изучения особенностей региональной идентичности возрастает в тех странах и регионах, где географическое, экономическое и социальное пространства не являются изоморфными. К таким странам относятся, прежде всего, страны СНГ.