

УДК 910.4:796.5(510+476)

**Ван Шивэй,**  
аспирант кафедри економічної географії  
і охорони природи БГПУ

## ПОТЕНЦИАЛ ТУРИСТСКОГО ОБМЕНА МЕЖДУ КНР И РЕСПУБЛИКОЙ БЕЛАРУСЬ

**Введение.** Предпосылками туристского обмена между КНР и Республикой Беларусь являются тесные политические, экономические и межкультурные отношения двух стран. В настоящее время белорусско-китайское сотрудничество развивается интенсивно на всех уровнях взаимодействия.

Развитие отношений с Китаем является приоритетным направлением внешней политики Республики Беларусь. Стороны регулярно обмениваются визитами на высшем уровне, осуществляется активный межпарламентский диалог, динамично развиваются межведомственные белорусско-китайские контакты. Страны успешно сотрудничают в международных организациях, оказывая взаимную поддержку по принципиальным вопросам. Высокий уровень белорусско-китайских политических отношений служит надежной основой для развития двусторонних торговых связей [1].

**Оценка существующего туристского обмена.** В 2013 г. экспорт белорусских товаров в Китай составил 401,4 млн долларов США (101,6 % к аналогичному периоду предыдущего года). В таблице 1 представлена динамика взаимной торговли КНР и Республики Беларусь. В 2013 г. отрицательное сальдо для Беларуси составило около 2 млрд долларов США. Динамика экспорта товаров в Китай, включая поставки в Гонконг, Макао и Тайвань, в 2013 г. (без учета калийных удобрений, нефти и нефтепродуктов) составила 102,7 % по сравнению с аналогичным периодом 2012 г.

В июле 2013 г. в рамках визита в КНР Президента Республики Беларусь А. Г. Лукашенко ОАО «БелАЗ» и СП «АВИК-БЕЛАЗ Карьерные Машины» подписали контракты на поставку в КНР карьерных самосвалов на сумму 9,2 млн долларов США. Китайской корпорацией «AVIC International Aero-Development Corporation» при содействии ОАО «БелАЗ» продолжают испытания системы электропривода переменного тока для применения на белорусских карьерных самосвалах.

Активизации двусторонних торгово-экономических связей способствует участие белорусских субъектов хозяйствования в междуна-

родных выставках и ярмарках, проводимых в Китае. Предпосылками обмена туристами является исполнение Соглашения между Правительством Республики Беларусь и Правительством Китайской Народной Республики о взаимных безвизовых групповых туристских поездках от 11 января 1993 г.

Безвизовый режим въезда в Китайскую Народную Республику предусмотрен для граждан Республики Беларусь в составе туристской группы, организованной туристскими организациями, назначенными каждой из сторон. Однако в настоящее время отсутствуют туристские компании, зарегистрированные в Китае и организующие групповые туристские поездки в Китай. Поэтому каждый гражданин Республики Беларусь, желающий посетить Китай, должен оформить соответствующую визу в Посольстве Китайской Народной Республики. Данное правило касается даже тех белорусских туристов, которые планируют въехать в Китай в составе группы из другого пункта отправления (например, групповые вылеты из Москвы или Киева).

**Таблица 1 – Динамика взаимной торговли Республики Беларусь с Китаем, включая Гонконг, Макао и Тайвань, в 2007–2013 гг. (млн долларов)**

Год	Оборот	Экспорт	Импорт	Сальдо
2008	2 208 784	684 486	1 524 298	- 839 812
2009	1 375 287	216 706	1 158 581	- 941 875
2010	2 299 060	512 911	1 786 149	- 1 273 238
2011	3 011 784	697 183	2 314 601	- 1 617 418
2012	2 946 667	468 603	2 478 064	- 2 009 461
2013	2 919 429	455 351	2 464 078	- 2 008 727
2013 г. к 2012 г., %	128,3	107,7	133,0	

Примечание: источник [1].

Таким образом, фактическое отсутствие безвизового режима является ограничением в туристском обмене между КНР и Республикой Беларусь.

кой Беларусь. Вторым важным фактором, сдерживающим туристский обмен между странами, является расстояние, которое можно преодолеть только посредством авиаперелета. К тому же, из аэропорта г. Минска не выполняются прямые авиарейсы в КНР.

С целью оптимизации туристского обмена между КНР и Республикой Беларусь необходимо усовершенствовать систему безвизового режима для туристов и увеличить количество рейсов «Минск – Пекин». Важным моментом является также разработка индивидуальных туристских продуктов со стороны туристских компаний Китая и Беларуси соответственно для белорусских и китайских потребителей, определяющих особенности страны, ее достопримечательности и являющихся эксклюзивными.

В настоящее время нормы законодательства Республики Беларусь и существующая практика развития познавательных форм туризма направлены на охрану, восстановление и экскурсионное использование локальных историко-культурных объектов, тогда как ценные линейные и ареальные элементы культурного наследия нередко остаются вне внимания исследователей и организаторов туристских программ.

Разработка туристско-экскурсионных маршрутов предоставляет возможности для выявления, изучения, рекламно-информационной пропаганды и устойчивого туристско-экскурсионного использования всех существующих форм пространственной организации культурного наследия.

Основной проблемой в развитии познавательного туризма в Республике Беларусь является недостаточное развитие инфраструктуры туризма. Туристская инфраструктура включает комплекс действующих сооружений и сетей производственного, социального и рекреационного назначения, используемых для обеспечения жизнедеятельности туристов [2]. Основными элементами туристской инфра-

структуры являются гостиничное хозяйство, транспортная система, объекты общественного питания, розничная торговля, учреждения культуры и индустрии развлечений, туроператоры и научно-исследовательские центры.

**Гостиничное хозяйство**, являясь ключевым элементом туристской инфраструктуры, во многом определяет общий уровень развития туризма в стране. Сеть средств размещения Республики Беларусь, по данным Национального статистического комитета на 2013 г., включает 359 объектов (2000 г. – 256 объектов). Она представлена 289 гостиницами и 21 гостиничным комплексом различных категорий, 3 мотелями, 4 кемпингами и 42 прочими средствами размещения.

Номерной фонд средств размещения составляет 14 тыс. номеров единовременной вместимостью 26,7 тыс. мест. Удельная емкость гостиничного фонда Беларуси составляет около 2,7 места в расчете на 1 тыс. жителей, что примерно соответствует уровню России и Украины, но является одним из самых низких показателей среди стран Европы.

В Беларуси представлены гостиницы различного уровня сервиса и ценового диапазона. В настоящее время в стране проводится добровольная сертификация гостиниц с установлением категории от одной до пяти «звезд» в соответствии с требованиями межгосударственного стандарта «Туристско-экскурсионное обслуживание». Классификация гостиниц в области требований к зданию, прилегающей территории, номерному фонду, техническому оснащению, набору предоставляемых услуг и персоналу приведена в таблице 2.

Характерно, что существующая сеть гостиниц даже в ведущих туристских центрах Беларуси (Минск, Витебск, Гродно, Брест и др.) не способна удовлетворить спрос в дни массовых культурных или спортивных событий. Схема расположения гостиниц на территории Беларуси представлена на рисунке 1.

**Таблица 2 – Категории гостиниц и гостиничных комплексов в регионах Республики Беларусь**

Регион	Пять звезд	Четыре звезды	Три звезды	Две звезды	Одна звезда	Без категории
Брестская область	-	-	9	2	-	40
Витебская область	-	1	5	1	-	33
Гомельская область	-	-	2	-	1	45
Гродненская область	-	-	5	-	-	35
г. Минск	2	2	6	1	-	17
Минская область	-	-	1	-	2	55
Могилевская область	-	-	3	-	-	42
Всего	2	3	31	4	3	267

Примечание: источник [3].



Рисунок 1 – Схема расположения гостиниц на территории Республики Беларусь

В целом для Беларуси характерна концентрация отелей среднего и высокого класса в Минске и областных центрах. Малые исторические города Беларуси, как правило, не имеют гостиниц туристского класса. В этой связи требуется активизация развития туристской индустрии в регионах страны с учетом особенностей их экономического и туристского потенциала. Незрелость гостиничного хозяйства не позволяет сформировать привлекательный региональный туристский продукт Витебской области, выделяющейся выгодным сочетанием сохранившихся естественных ландшафтов и историко-культурных достопримечательностей древних городов (не имеют развитого гостиничного хозяйства города Полоцк, Браслав, Поставы, Глубокое и др.). Около 90 % от общего количества лиц, размещенных в гостиницах Беларуси, составляют посетители, прибывшие с личными, деловыми и служебными целями. Удельный вес участников специализированных экскурсионных туров в структуре гостиничного обслуживания остается крайне низким.

Кроме прочих проблем развития гостиничного хозяйства Беларуси, следует отметить сохраняющуюся в ряде случаев дифференциацию цен на гостиничные услуги с учетом гражданства клиента, почти полное отсутствие малых частных гостиниц, отелей международных гостиничных сетей, отсутствие возможностей размещения туристов на базе историко-архитектурных достопримечательностей (замки, дворцы, усадьбы).

**Транспортная сеть.** Республика Беларусь имеет развитую транспортную систему, что в целом способствует эффективному развитию туристских перевозок. По протяженности и качеству автомобильных и железных дорог Беларусь является лидером среди государств СНГ, однако существенно уступает ведущим странам Европейского союза.

**Автомобильный транспорт** играет исключительно важную роль в обслуживании внутренних туристско-экскурсионных потоков, организации выездных экскурсионных маршрутов и доставке туристов к местам отдыха на

зарубежных курортах. Автомобильный транспорт отличается высокой мобильностью и наибольшей информативностью впечатлений туристов. Наибольшей привлекательностью для организации туристско-экскурсионных маршрутов обладают автодороги с высокими характеристиками экскурсионной привлекательности: Гродно – Слоним – Кобрин; Брест – Минск – Орша; Витебск – Полоцк – Верхнедвинск; Минск – Лида – Гродно; Брест – Кобрин – Пинск – Туров; Минск – Молодечно – Ошмяны [4].

Наиболее высокий уровень инфраструктуры имеет главная транзитная автомагистраль Республики Беларусь М1/Е30 «Брест – Минск – Москва». Но даже она нуждается в дальнейшем повышении параметров качества и безопасности дорожного движения, совершенствовании системы придорожного сервиса.

Важной проблемой остается недостаточно высокий уровень развития системы придорожного сервиса. В настоящее время в Беларуси функционирует около 1 тыс. объектов придорожного сервиса, но уровень развития инфраструктуры основных туристско-экскурсионных трасс нельзя признать приемлемым. Международный опыт свидетельствует о том, что сфера придорожного сервиса наиболее активно развивается на транзитных трассах, где достигнута интенсивность движения свыше 8 тыс. автомобилей в сутки. В настоящее время только на главной автомагистрали Республики Беларусь М1/Е30 «Брест – Минск – граница Российской Федерации» интенсивность движения достигла 6 тыс. автомобилей в сутки, а на других транзитных трассах этот показатель составляет до 3 тыс. автомобилей.

Требуется решения проблема старения парка автобусов, используемых при организации внутренних и международных перевозок белорусских туристов. Около 90 % автобусов, используемых при международных туристских перевозках, имеют возраст старше 10 лет. Использование устаревшей автобусной техники создает угрозу безопасности туристов, а также не позволяет обеспечить достойный уровень комфорта, приводит к поломкам, потере времени и другим проблемам.

В целях защиты интересов отечественного производителя автобусов туристского класса в Беларуси установлены высокие таможен-

ные пошлины на ввоз новых и бывших в употреблении импортных автобусов для туристских перевозок, что, безусловно, ограничивает возможности обновления автобусного парка туристских предприятий и транспортных компаний. В сложившихся условиях многие туроператоры выездного туризма при организации зарубежных автобусных маршрутов предпочитают пользоваться услугами иностранных перевозчиков, тем самым вынужденно поддерживая развитие частных предпринимателей из Польши и Литвы.

При планировании развития туризма следует учитывать уровень автомобилизации населения Беларуси, который существенно вырос за последние годы. Расширение парка личных легковых автомобилей (2013 г. – 264 автомобиля в расчете на 1 тыс. жителей) создает предпосылки развития и вызывает необходимость территориального планирования массового пригородного отдыха и автомобильных маршрутов выходного дня [5].

*Железнодорожный транспорт* Беларуси активно задействован в организации внутренних и международных пассажирских перевозок, но необходимы дополнительные меры для его более эффективного использования в развитии туристской индустрии. Протяженность железнодорожных путей общего пользования в Республике Беларусь составляет 5,5 тыс. км, густота сети железных дорог – 26,5 км на 1 тыс. км<sup>2</sup>. Электрифицировано около 16 % протяженности железных дорог. В настоящее время значение железнодорожного транспорта во внутреннем туризме выражается в основном в обеспечении массовых пригородных перевозок пассажиров, часть из которых составляют отдыхающие в пригородных зонах отдыха Минска и других городов. Роль железнодорожного транспорта в развитии выездного международного туризма в основном выражается в обеспечении перевозок массовых летних рекреационных потоков в Украину, Болгарию и, в меньшей степени – перевозок экскурсионных групп в Санкт-Петербург, Москву и Киев. В настоящее время недостаточно используются возможности сотрудничества Белорусской железной дороги с туроператорами в сфере организации специальных туристских поездов с льготными групповыми тарифами по направлениям массового туристско-экскурсионного спроса.



Рисунок 2 – Карта основных автомобильных дорог на территории Беларуси

**Проблемы развития туристской деятельности.** Очевидно, что основным направлением совершенствования экскурсионной деятельности является разработка эксклюзивных и востребованных маршрутов. Однако для этого потребуются не только много времени и усилий, но и создание соответствующей инфраструктуры. Резервы повышения эффективности организации экскурсионной деятельности можно подразделить на несколько взаимосвязанных групп: новые экскурсионные объекты, транспорт, тематика экскурсий, прогрессивные формы экскурсионной деятельности, работа с кадрами, новые контингенты экскурсантов.

Развитие экскурсионно-познавательного туризма опирается на широкую сеть культурно-исторических объектов. Многие из них давно ожидают реставрации, реконструкции, восстановления. Другая проблема – отсутствие подъездных путей к ряду заслуживающих внимания памятников. Характерной особенностью экскурсионных объектов Беларуси является их рассредоточенность по территории страны, что выдвигает особые требования

к организации транспортного обслуживания экскурсий. Развитие познавательного туризма внутри страны связано с поездками на близкие расстояния, что позволяет искать резервы повышения эффективности организации экскурсионной деятельности среди не использованных ранее видов транспорта: собственных, транспортных средств экскурсантов, маршрутных такси, троллейбусов, поездов метрополитена, пригородных электричек.

Приросту объемов услуг туристического предприятия способствует хорошо организованная работа по оказанию экскурсионных услуг в течение всего года. Большое значение имеет совершенствование средств труда на транспорте, обслуживающем экскурсионный процесс. Нормой становится наличие микрофона, устройств отопления, вентиляции и кондиционирования, радиотрансляции, аудио- и видеосистем. Учет экскурсионных объектов, сбор информации о новых объектах позволяют экскурсоводам систематически разрабатывать и предлагать заказчикам новые темы экскурсий. По каждому разделу экскурсионной тематики необходимо иметь как минимум

одну-две экскурсии для массовой аудитории, а также варианты экскурсий, рассчитанные на определенную аудиторию (дети, молодежь, специалисты и др.). Важное направление дальнейшего развития экскурсионной деятельности – широкое использование новых форм работы. В частности, возрастает популярность оказания индивидуальных экскурсионных услуг как местному населению, так и иностранным гражданам. Значительным резервом расширения сети экскурсионных услуг являются пешеходные экскурсии, не требующие предоставления автотранспорта: тематические музейные, городские и др.

Работа по изысканию резервов должна увязываться с дифференцированным подходом к организации экскурсионного обслуживания. Одной из форм экскурсионного обслуживания населения является вариативность экскурсионной программы: туристам (экскурсантам) предоставляется право выбрать из нескольких экскурсий те, которые привлекают их больше других своим содержанием или формой проведения. Это особенно актуально для организации экскурсионного обслуживания на туристических базах, в гостиницах, санаториях. Например, если в стоимость путевки входят три плановые экскурсии, туристу предлагают перечень из 8–10 названий, а он отбирает из него три маршрута по своему вкусу. Другой вариант: к каждой из запланированных экскурсий прилагают список из двух-трех тем. Турист может выбрать любую из них и получить предусмотренную путевкой экскурсию, но в соответствии со своими запросами. В обоих случаях соблюдается условие: общая стоимость посещаемых экскурсий соответствует запланированной, то есть предусмотренной путевкой стоимости.

В качестве значительного резерва повышения эффективности экскурсионной деятельности необходимо рассматривать расстановку и организацию работы кадров. Основным звеном экскурсионной деятельности был и остается экскурсовод. Хорошо поставленная подготовка экскурсоводов в учебных заведениях и на курсах обеспечивает разработку новых тем, дает возможность удовлетворить растущий спрос на экскурсии различной тематики, позволяет вести эффективную работу по предоставлению экскурсионных услуг, создает возможность повышения их качества. Важнейшими факторами повышения экономической эффективности экскурсионной деятельности в целом являются расширение обслуживания населения страны и увеличение приема экскурсантов из-за пределов республики. В решении этой задачи значитель-

ную роль может сыграть разработка дифференцированных программ экскурсионного обслуживания. Это повысит степень использования экскурсионного потенциала республики и увеличит экономический эффект деятельности туристических предприятий.

**Направления реорганизации туристской деятельности.** Повышение экономической эффективности экскурсионной деятельности требует серьезной работы по ряду направлений, наиболее важными из которых являются следующие:

- пересмотр действующих и разработка новых нормативов материально-технического оснащения и снабжения; улучшение условий и охраны труда, совершенствование техники безопасности в трудовых процессах, в обслуживании экскурсантов и туристов в походах и на экскурсиях; использование новых технологий (компьютерных, аудио- и видеосистем и т. п.);
- совершенствование системы материального стимулирования обслуживающего персонала, специалистов и руководящего состава в туристической индустрии;
- повышение эффективности хозяйствования туристическо-экскурсионных учреждений и автохозяйств на основе внедрения принципов маркетинга;
- разработка показателей производительности труда в учреждениях и на предприятиях туристического профиля; приведение в соответствие с современными требованиями и разработка научно обоснованных (дифференцированных для предприятий и учреждений разного типа) систем статистических, натуральных, экономических, планово-отчетных показателей обслуживания и хозяйственной деятельности, стимулирующих увеличение объемов обслуживания, рост качества обслуживания, повышение эффективности использования основных фондов, выполнение договорных обязательств и экономное использование ресурсов всех видов;
- совершенствование методики планирования и повышение коэффициента использования основных фондов туристических учреждений, автотранспорта, привлеченных и арендуемых средств размещения и транспорта на основе маркетинговых исследований туристического рынка, в том числе исследований по организации и оказанию экскурсионных услуг, включая целенаправленную коммерческую рекламную деятельность.

Намеченные направления повышения эффективности экскурсионной деятельности требуют использование опыта Китая:

- развития инфраструктуры сферы туризма (строительство гостиниц с высоким уровнем обслуживания, приведение существующего гостиничного хозяйства, особенно крупных центров приема иностранцев, в соответствие с европейскими стандартами);
- дальнейшего развития объектов обслуживания туристов и экскурсантов вдоль основных туристических маршрутов; модернизации дорог и их обустройства с применением ландшафтной архитектуры;
- реставрации памятников истории и культуры и включения их в систему экскурсионного показа; создания культурно-исторических и этнокультурных зон в поселениях с наиболее ценным культурно-историческим наследием;
- использования нематериальных объектов – мест, связанных с историческими реалиями, вызывающими интерес иностранных туристов (особенно выходцев из этих мест), а также мест, связанных с жизнью и деятельностью выдающихся личностей, получивших мировую известность;
- включения в экскурсионные маршруты центров развития народных промыслов (гончарного и керамического ремесел, ткачества, росписи по дереву, производства стекла, плетения из лозы, кружевоплетения и др.). Желательно, чтобы гостям позволяли испытать собственные творческие возможности и приобрести понравившиеся сувениры;
- разработки и использования туристическими предприятиями экскурсионных маршрутов, имеющих важное историко-культурное значение. Следует включать в маршруты наиболее ценные природно-ландшафтные территории и архитектурные объекты, старинные парки, памятники природы и садово-паркового искусства, мемориальные комплексы и музеи;
- развития экологического туризма, в том числе для любителей рыболовства и охоты. Целесообразно включать в экскурсионные маршруты базы национальных парков, другие зоны ценных природно-рекреационных территорий;
- дальнейшей разработки и издания путеводителей, справочников, карт, буклетов, краеведческой литературы на разных языках;
- продолжения работы по включению в Единый государственный реестр (кадастр) культурно-исторических и природных объектов;
- совершенствования стандартов на основные виды услуг и программы сферы туризма;
- оптимизации процесса сертификации туристических предприятий;

- подготовки и переподготовки кадров для туристической отрасли; повышения квалификации работников сферы туризма, в том числе гостиничного и ресторанного хозяйства, курортно-санаторных учреждений и предприятий бытового обслуживания;
- организации курсов, семинаров, конференций по развитию сферы туризма, повышению эффективности деятельности туристических предприятий различных форм собственности.

**Выводы.** Обобщая все вышесказанное, можно сделать следующие выводы:

1) предпосылками туристского обмена между КНР и Республикой Беларусь являются тесные политические, экономические и межкультурные отношения. В настоящее время белорусско-китайские отношения развиваются интенсивно на всех уровнях взаимодействия. Фактическое отсутствие безвизового режима является ограничением в туристском обмене между двумя странами. Вторым важным фактором, сдерживающим обмен туристами между КНР и Республикой Беларусь, является расстояние между странами, которое можно преодолеть, используя авиAPERелеты;

2) с целью оптимизации туристского обмена между КНР и Республикой Беларусь необходимо усовершенствовать систему безвизового режима для туристов и увеличить количество авиарейсов Минск – Пекин. Также важным моментом является разработка индивидуальных туристских планов со стороны туристских компаний Китая и Беларуси соответственно для белорусских и китайских туристов, определяющих особенности страны, ее достопримечательности и являющихся эксклюзивными.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Сотрудничество с Китайской Народной Республикой [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://allby.tv/article/2854/politicheskie-otnosheniya>. – Дата доступа : 12.07.2014.
2. Дурович, Г. А. Организация туризма / Г. А. Дурович, Г. А. Бондаренко, Т. М. Сергеева. – Минск : Университетское, 2008. – 640 с.
3. Шестакова, И. С. Туризм и туристические ресурсы в Республике Беларусь / И. С. Шестакова. – Минск : Национальный статистический комитет Республики Беларусь, 2013. – 134 с.
4. Конкурентоспособность туристского комплекса Республики Беларусь / Е. Г. Киреенко [и др.]. – Минск : БГПУ, 2010. – 280 с.
5. Географические основы туризма, рекреации краеведения в Беларуси / М. Г. Ясовеев [и др.]. – Минск : БГПУ, 2010. – 210 с.

6. Рекреационные и туристские ресурсы Республики Беларусь / М. Г. Ясовеев [и др.]. – Минск : Новое знание, 2013. – 208 с.

*SUMMARY*

*In the article the perspectives of tourist exchange between China and Belarus are discussed. Political, economic and intercultural relations between PRC and RB are very close. At present, the Belarusian-Chinese relations have been developing rapidly*

*at all levels of cooperation. The optimization of the tourist exchange between China and the Republic of Belarus, an assessment of the existing tourist interchange is discussed in this article. China's experience to improve the effectiveness of excursion activity RB. The ways to use Chinese experience in order to improve the effectiveness of excursion activity in Belarus were determined.*

Поступила в редакцию 16.01.2015 г.

Репозиторий БГПУ