

материального поощрения могло в какой-то период и не быть, а человека-труженика отметить необходимо было всегда.

1. Этапы большого пути. 125 лет Белорусской железной дороге. Под общей редакцией Володько Е.И. Мн.: ДЦНТИ, 1996. - 146 с.
2. Витебское отделение Белорусской железной дороги. Исторический очерк. 1866 - 2001. Вт.: Витебская областная типография, 2001. - 543 с.
3. Малюгин И.П. Полвека в пути. Барановичскому отделению Белорусской железной дороги - 50 лет. Бр.: МП «Спектр», 1996. - 220 с.
4. Литвин Л. С душой о будущем // Железнодорожник Белоруссии. - 1997. - 20 декабря. - С. 4.
5. Анищенко М. Живая история магистрали // Железнодорожник Белоруссии. - 1991. - 18 мая. - С. 4.

Витун С.Е., Донских С.В.
**«ИСТОРИКО-ТУРИСТИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС УНИТАРНОГО
ПРЕДПРИЯТИЯ «БАРАНОВИЧСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ» НА БАЗЕ
ДЕЙСТВУЮЩЕГО УЧАСТКА ГРОДНО–ПОРЕЧЬЕ»
КАК МОДЕЛЬ СОХРАНЕНИЯ И ПОПУЛЯРИЗАЦИИ
ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ**

Гродно, Республика Беларусь

В белорусской науке под историко-культурным наследием традиционно принято понимать памятники и объекты, связанные преимущественно с духовной культурой: культовые сооружения, памятники гражданской архитектуры, исторические здания, произведения художественной культуры и т.п. Европейский и североамериканский опыт показывает, что не меньший интерес со стороны туриста могут вызывать объекты, связанные с историей науки и техники. Это могут быть как музеи известных ученых или изобретателей, так и старые промышленные предприятия или мануфактуры. Например, в Германии большой популярностью у туристов и посетителей пользуются музеи Цепелина (история воздухоплавания), Мерседеса (история автомобилестроения) или Варштайнера (история пивоварения). Причем это не просто «выставочные павильоны», а интерактивные экспозиции с насыщенными анимационными услугами. В Беларуси использование технических комплексов и сооружений прошлого в качестве туристических объектов и их презентация как важной части историко-культурного наследия делают лишь первые шаги. В качестве пилотного проекта в данной области можно рассматривать работу Барановичского отделения Белорусской железной дороги по созданию историко-туристического комплекса на базе действующего участка Гродно – Поречье.

В июне 2012 г. Белорусская железная дорога (далее – БЖД) планирует отметить свой 150-летний юбилей. В 1862 г. по территории Беларуси прошла первая железнодорожная линия Санкт-Петербург – Варшава и были построены два железнодорожных вокзала в Гродно и Поречье. Железнодорожный вокзал в Гродно дважды был практически полностью разрушен: в августе 1915 г. во время наступления войск кайзеровской Германии и в июле 1944 г. во время освобождения города от немецко-фашистских захватчиков. В 1986 г. старое здание гродненского железнодорожного вокзала было полностью разобрано в связи со строительством современного здания. Сохранилось лишь поблизости расположенное здание паровозного депо. Более благоприятная судьба выпала на долю здания железнодорожного вокзала на станции Поречье. Оно сохранилось почти в неизменном виде и на сегодняшний день является самым старым и аутентичным зданием железнодорожного вокзала в Беларуси, причем используется по прямому назначению.

В сентябре 2010 г. Барановичское отделение БЖД предложило УО «ГрГУ им. Янки Купалы» провести исследование по вопросу целесообразности инвестиционного проекта «Историко-туристический комплекс Унитарного предприятия «Барановичское отделение Белорусской железной дороги» на базе действующего участка Гродно – Поречье» (далее – «ИТК БЖД Гродно – Поречье»). Само исследование осуществлялось с декабря 2010 по март 2011 г. временным научным коллективом (далее – ВНК) из числа ППС УО «ГрГУ им. Янки Купалы» в количестве 5 человек.

При реализации проекта ВНК исходил из данных, предоставленных БЖД на совещании в Гродно 20.01.2011 г., что в создание «ИТК БЖД Гродно – Поречье» БЖД планирует в 2011 – 2012 г. инвестировать около 40 млрд. собственных средств. Большая часть из них будет вложена в создание основных объектов в рамках «ИТК БЖД Гродно – Поречье»:

- ретро-поезда Гродно – Поречье, воссоздающего железнодорожный состав середины XIX века (два паровоза, один вагон-ресторан на 36 мест, один вагон 1 класса на 18 мест, один вагон 2 класса на 30 мест, один вагон 3 класса на 30 мест);
- культурного центра БЖД в Гродно (включая конференц-зал, малую гостиницу на 15 гостиничных номеров и кафе с летней площадкой);
- реконструкцию железнодорожный вокзал на ст. Поречье (включая создание музейной экспозиции).

При расчетах финансово-экономической эффективности «ИТК БЖД Гродно – Поречье» ВНК исходил из двух сценариев:

1. «Осторожного» сценария, при котором клиентская база проектируемого объекта ограничивалась преимущественно внутрен-

ними туристами, а цены на туристско-экскурсионные услуги коррелировали с принятыми в регионе ценами на услуги учреждений культуры.

2. «Оптимистического» сценария, при котором развитие трансграничного сотрудничества РБ со странами ЕС позволяло значительно расширить клиентскую базу за счет въездных (иностраных) туристов, поднять цены на туристско-экскурсионные услуги «ИТК БЖД Гродно – Поречье» и привлечь на развитие объекта средства ЕС из программ добрососедства.

В случае реализации «осторожного» сценария ежегодная выручка от эксплуатации «ИТК БЖД Гродно – Поречье» составит свыше 1 075 660 000 бел. руб., расходы – порядка 700 000 000 бел. руб. (без учета коммунальных расходов на содержание культурного центра БЖД в Гродно), налоговая нагрузка на туристско-экскурсионные услуги – около 95 000 000 бел. руб., а ежегодная прибыль от реализации туристско-экскурсионных услуг – около 280 000 000 бел. руб. В этом случае срок окупаемости проекта (40 млрд. бел. руб.) составит около 140 лет при условии сохранения действующих цен и тарифов на все элементы затрат, а также при сохранении действующей в РБ налоговой системы.

Пути повышения финансово-экономической эффективности «ИТК БЖД Гродно – Поречье» при реализации «осторожного» сценария являются повышение цен на туристско-экскурсионные услуги и сокращение расходов на заработную плату путем оптимизации штатного расписания объекта. В расходах на содержание объекта удельный вес фонда оплаты труда вместе с соответствующими начислениями составляет свыше 83 %. (584 500 000 из 700 000 000 бел. руб.). В этом случае срок окупаемости проекта составит около 100 лет.

В случае реализации «оптимистического» сценария предполагалось: введение в 2011 г. упрощенного режима пересечения государственной границы РБ для литовских и польских граждан, проживающих в 30 км приграничной полосе; создание в 2012 г. в Гродненской области туристско-экскурсионной зоны Гродно – Коробчицы – Свяцк – Поречье – Озёры (аналог туристской СЭЗ), с 70 % льготами в налогообложении для своих резидентов, вложивших в туристическую индустрию региона не менее 200 000 € (820 000 000 бел. руб. по курсу Национального банка РБ на 1 марта 2011 г.); интеграция туристско-экскурсионных услуг «ИТК БЖД Гродно – Поречье» в туристический продукт соседнего литовского курорта Друскининкай. В этом случае ВНК прогнозировал расширение клиентской базы объекта за счет въездных (иностраных) туристов и значительное повышение цен на туристско-экскурсионные услуги «ИТК БЖД Гродно – Поречье». Это позволило бы сократить срок окупаемости проекта до 45 – 50 лет.

К сожалению не все из расчетов ВНК оправдались. В результате девальвации белорусского рубля в августе – сентябре 2011 г. требуют пересмотра сделанные в ходе реализации расчеты. На неопределенный срок откладывается введение упрощенного режима пересечения государственной границы РБ для литовских и польских граждан, проживающих в 30 км приграничной полосе. Созданный Указом Президента Республики Беларусь № 220 от 26 мая 2011 г. специальный туристско-рекреационный парк «Августовский канал» не включил в себя территории железнодорожного участка Гродно – Поречье. Несмотря на эти негативные факторы руководство БЖД не отказалось от планов по созданию «ИТК БЖД Гродно – Поречье».

Сделанные с учетом возможных туристско-экскурсионных услуг «ИТК БЖД Гродно – Поречье» расчеты позволяют утверждать, что проект имеет в первую очередь социальную (общественную) значимость. «ИТК БЖД Гродно – Поречье» станет одним из важнейших элементов положительного и привлекательного имиджа БЖД, будет символизировать и утверждать в сознании потребителей высокий социально-культурный статус БЖД. Реализация проекта подчеркнет значение БЖД как одного из старейших субъектов хозяйствования РБ, как предприятия с богатой историей и высокой социальной ответственностью, вкладывающего средства в сохранение и популяризацию национального историко-культурного наследия. В данном случае речь идет не только о традиционном понимании историко-культурного наследия как совокупности памятников архитектуры, истории, произведений искусства, фольклора и народных ремесел. Впервые в белорусской истории БЖД восстановит и сделает доступной для широкого круга посетителей историю техники и транспорта в Беларуси. Это очень популярное в Европе направление туристско-экскурсионного обслуживания благодаря БЖД впервые станет доступным для белорусских граждан.

Таким образом, реализация проекта «ИТК БЖД Гродно – Поречье», посредством сохранения и восстановления технических объектов будет способствовать популяризации научно-технического знания и инновационного развития страны. С точки зрения общественной (социальной) значимости проект принесет БЖД значительные «косвенные дивиденды» в долгосрочной перспективе и положительно повлияет на имидж предприятия, как в стране, так и за рубежом. Создание «ИТК БЖД Гродно – Поречье» привлечет к БЖД внимание зарубежных партнеров и, в перспективе, будет способствовать расширению международных связей БЖД вплоть до привлечения иностранных инвесторов. Также проект будет стимулировать более тесное взаимодействие БЖД с местными властями, способствовать реализации государственных программ развития белорусских регионов и национальной туристической индустрии.

Таким образом, проект создания «ИТК БЖД Гродно – Поречье» имеет в первую очередь большое социальное (общественное) значение, связанное с формированием положительного и привлекательного имиджа БЖД и РБ в целом и повышением качества жизни (уровня досуга) белорусских граждан. В ближайшие годы (2012 – 2015) проект не принесет значительного финансово-экономического эффекта. Финансово-экономическая эффективность реализации проекта в долгосрочной перспективе (2016 – 2020) сильно зависит от «внешних» факторов, которые непосредственно не связаны с основной деятельностью БЖД: от развития национального туристического рынка (включая государственные меры по его стимулированию) и трансграничного сотрудничества РБ со странами ЕС. Реализация проекта окажет огромное положительное воздействие на Гродненский регион и будет способствовать развитию региональной туристической индустрии и экспорту туристско-экскурсионных услуг.

Лесная О.Ю.

**ПАМЯТНИКИ РЕЛИГИОЗНО-КУЛЬТОВОЙ АРХИТЕКТУРЫ
ВИТЕБСКА: РЕКОНСТРУКЦИЯ И РАЗВИТИЕ
ТУРИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА**

Витебск, Республика Беларусь

Сохранение и реставрация историко-культурного наследия в последние десятилетия стало одним из главных направлений государственной политики Республики Беларусь. Из республиканского бюджета осуществляется финансирование мероприятий по реставрационно-восстановительным работам и развитию правовой базы в области охраны историко-культурного наследия. Разрабатываются специальные проекты, направленные на сохранение и регенерацию исторической зоны города.

В рамках этой программы УП «БелНИИПградостроительства» был разработан генплан г. Витебска, где особое внимание было уделено восстановлению и сохранению историко-культурного потенциала и уникального природно-ландшафтного своеобразия исторической зоны города. В программе предусмотрены и работы по восстановлению культовой архитектуры.

Цель работы – это современные тенденции реконструкции и использования памятников религиозно-культовой архитектуры Витебска для развития туризма экскурсионно-познавательной направленности.

В 1990-е гг. был поднят вопрос о восстановлении Благовещенской церкви из руин. Специально для этого в 1992 г. по остаткам стен Г.А. Лаврецким был разработан проект реконструкции храма, кото-