

УДК 711 (038)

## АРХИТЕКТУРНОЕ ОБУСТРОЙСТВО ТРАНСЪЕВРОПЕЙСКИХ ТУРИСТСКИХ КОРИДОРОВ ИЗ БАЛТИИ НА БАЛКАНЫ

Потаев Г.А., Думитраску С.М., Тумащук Л.Б.

доктор архитектуры, профессор, кафедра «Градостроительство», БНТУ  
доктор философии, Институт географии Румынской Академии,  
магистр архитектуры, аспирант, кафедра «Градостроительство», БНТУ

*В статье рассматриваются предпосылки и возможности развития трансъевропейских туристских коридоров, проходящих через территорию Беларуси из Балтии на Балканы. Приводятся результаты исследований, выполненных в составе международного белорусско-румынского проекта. Даны предложения по архитектурному обустройству туристских трасс в составе туристских коридоров; по размещению и развитию сети объектов и комплексов обслуживания туристов вдоль туристских трасс.*

**Введение.** Формирование и развитие транзитных туристских коридоров создает предпосылки для более полного использования туристских ресурсов стран, по территории которых они проходят. Развитие сферы туристских услуг является стимулом активизации экономики, способствует возрождению народных традиций, ремесел, промыслов, укреплению культурных связей между странами.

Три близкие по значению понятия «туристская трасса», «туристский маршрут» и «туристский коридор» имеют существенные смысловые различия. Туристские трассы – автомобильные и железные дороги, велосипедные и пешеходные дорожки, конные тропы, водные туристские пути, оборудованные для передвижения туристов, относятся к объектам туристской инфраструктуры.

Туристские маршруты являются тематически выделенными путями следования туристов. Они разрабатываются организаторами туризма и включаются в туристские программы. По одной и той же туристской трассе могут проходить разные туристские маршруты (с разной тематикой, рассчитанные на разный контингент туристов). При этом не все туристские объекты, расположенные вдоль туристской трассы, включаются в туристские маршруты. Туристские коридоры создаются вдоль туристских трасс и включают транспортные коммуникации,

туристами объекты посещения и обслуживания туристов, туристские и рекреационные территории. В пределах одного туристского коридора может находиться несколько расположенных параллельно туристских трасс [1, 2].

**Основная часть.** Туристские пути, проходящие через территорию Беларуси из стран Балтии на Балканы. Транспортные пути, проходившие через территорию современной Беларуси от Балтийского побережья на Балканы, известны со второй половины 3-го тысячелетия до н.э. Они проходили преимущественно по рекам и волокам. В современных условиях передвижение туристов осуществляется преимущественно по автомобильным и железным дорогам, используются также водные пути, велосипедные, пешеходные и конные туристские тропы.

Учитывая разнообразие интересов туристов, при разработке туристских маршрутов важно использовать принцип вариативности – давать возможность туристам выбирать интересные для них объекты, «отклоняться» от основного маршрута и посещать дополнительные объекты, расположенные в стороне от маршрута. В соответствии с этим принципом разработаны «связки» туристских маршрутов.

По территории Беларуси проходят трансъевропейские транспортно-коммуникационные коридоры, связывающие северные и южные регионы Европы:

- коридор №9 – Хельсинки – С. Петербург – Витебск – Орша – Могилев – Гомель – Киев – Любашевка – Кишинев – Бухарест – Димитровград – Александруполис (Греция);

- ответвление коридора №9 В – Гомель – Жлобин – Минск – Молодечно – Вильнюс – Каунас – Клайпеда / Калининград;

- предусматривается продление трансъевропейского транспортно-коммуникационного коридора №5 – Триест – Любляна – Будапешт – Ужгород – Львов в направлении Львов – Ровно – Сарны – Барановичи – Лида – Вильнюс.

В дополнение к трансъевропейским транспортно-коммуникационным коридорам в системе туризма целесообразно использование других транспортных коммуникаций Беларуси международного, национального и регионального значения:

- Калининград – Каунас – Вильнюс – Гродно – Волковыск – Пружаны – Брест – Ковель – Львов – западные районы Румынии (Трансильвания);

- Вильнюс – Лида – Слоним – Барановичи – Пинск – Столин – Ровно – Львов – Румыния;

- Вильню – Лида – Новогрудок – Мир – Несвиж – Слуцк – Солигорск – Столин – Ровно – Львов – Румыния;

- Рига – Браслав – Полоцк – Орша – Могилев – Гомель – Киев – Кишинев – Бухарест;

- Рига – Верхнедвинск – Полоцк – Минск – Слуцк – Солигорск – Столин – Ровно – Львов – Румыния.

- Наибольшей привлекательностью для туризма обладают автодороги, вдоль которых расположено большое количество ценных историко-культурных и природных объектов и территорий:

- Гродно – Слоним – Кобрин – Малорита;

- Брест – Минск – Орша;

- Верхнедвинск – Полоцк – Витебск;

- Гродно – Лида – Минск;

- Шклов – Могилев – Корма;

- Кобрин – Пинск – Житковичи;

- Минск – Молодечно – Ошмяны.

Спортивно-оздоровительный водный туристский маршрут может быть организован по реке Березине и Березинской водной системе – историческому водному пути, связы-

вавшему бассейны рек Западной Двины и Днепра.

Имеются предложения по созданию нового судоходного канала, который соединит реки Западную Двину и Днепр по кратчайшему расстоянию, что позволит организовать транспортные и пассажирские сообщения по рекам и получить новый судоходный водный путь между Балтийским и Черным морями [4, 5].

**Архитектурно-пространственная организация загородных туристских трасс.** При проектировании загородных туристских трасс должны сохраняться ценные природные и культурные элементы ландшафтов, обеспечиваться визуальное раскрытия прилегающих территорий с дороги при движении. При этом необходим дифференцированный подход, учитывающий категории дорог, особенности придорожных ландшафтов, визуальное-пространственные качества дорожной среды, скорости движения транспорта.

Архитектурно-пространственная организация загородных туристских трасс направлена на решение следующих задач:

- выявление композиционно-пространственных особенностей территории и гармоничное включение туристских трасс в ландшафт;

- формирование выразительных зрительных картин, которые открываются с туристских трасс в процессе движения;

- защита придорожных населенных мест, сельскохозяйственных угодий, охраняемых природных территорий от шума и загазованности, создаваемых транспортом;

- рациональное размещение объектов и комплексов обслуживания, мест отдыха туристов, видовых площадок;

- создание эффективной информационной среды вдоль туристских трасс.

В районах с живописными ландшафтами целесообразно создание специальных *парковых дорог*. При их проектировании особые требования предъявляются к архитектурно-ландшафтной организации дороги и прилегающих территорий, а также безопас-

ности движения. Рекомендуется «вписывать» дороги в ландшафт за счет трассирования их в виде плавной пространственной линии, элементы плана, продольного и поперечного профиля которой гармонично сочетаются между собой и с окружающим ландшафтом. При этом следует обеспечивать зрительную динамичность трассы, сохранение и зрительное раскрытие пейзажного окружения [6].

При прохождении туристских трасс через территории национальных и региональных парков, других охраняемых природных комплексов необходимо обеспечивать возможности безопасного перехода животных через дороги с интенсивным движением транспорта. С этой целью при строительстве мостов через реки должны оставаться проходы под мостами, строиться специальные мосты с земляным покрытием и ограждением над дорогами для перемещения животных.

Вдоль туристских трасс формируется развитая сеть объектов обслуживания туристов (места отдыха, ночлега, питания, торговли, санитарно-бытовые удобства) и автотранспорта (автозаправочные станции, станции технического обслуживания транспорта, автостоянки).

Важно раскрытие историко-культурного и природного потенциала территории, по которой проходит туристская трасса, путем создание системы визуальной туристской информации, включающей данные о туристских объектах – памятниках истории, культуры, природы, других достопримечательностях; о размещении объектов придорожного сервиса; схемы туристских маршрутов с указанием расстояний между основными объектами; дорожные указатели направления движения к туристским объектам с указанием расстояний. В систему дорожной информации входят и монументальные художественные произведения, знаки, отмечающие въезды в страну, области, города, другие.

Между городами – центрами туризма целесообразно создание *линейных ландшафт-*

*ных парков*, включающих пешие и конные тропы, велодорожки, разделенные зелеными защитными полосами и связывают городские и загородные туристские комплексы и зоны.

Линейные ландшафтные парки создаются вдоль туристских трасс и планировочно организуются таким образом, чтобы давать возможность варьировать туристско-экскурсионные маршруты по продолжительности, видам транспорта, тематике. Например, поход по старинным усадьбам пригородной зоны может быть одно-, двух- или трехдневным, совершаться пешком, на велосипеде (зимой на лыжах), на конном транспорте. Идя в пеший, велосипедный или водный поход, назад в город можно вернуться на рейсовом автобусе или по железной дороге.

При создании линейных ландшафтных парков могут использоваться заброшенные железнодорожные ветки, каналы, долины малых рек и ручьев.

**Комплексы обслуживания, предлагаемые для размещения вдоль туристских трасс.** В зависимости от местоположения, градостроительной и природно-ландшафтной ситуации комплексы обслуживания туристов могут существенно различаться по составу зданий и сооружений, оборудования.

*Комплексы обслуживания, предлагаемые для размещения вдоль автомобильных туристских трасс.* Это наиболее востребованные комплексы обслуживания туристов. Они, как правило, располагаются в зоне придорожного обслуживания, а также у автодорог, обеспечивающих подъезд к городам – центрам туризма и туристским достопримечательностям.

При размещении комплексов обслуживания вдоль автомагистралей I технической категории необходимо учитывать нормативные ограничения количества съездов с автомагистралей. С учетом этого фактора, комплексы обслуживания туристов обычно размещаются взаимосвязано с автозаправочными станциями и станциями технического обслуживания автотранспорта.

Оптимальное расстояние между комплексами обслуживания, как показывает практика европейских стран с развитой туристской инфраструктурой, для комплексов с объектами питания – от 30 км до 50 км друг от друга, для комплексов с местами ночлега – от 50 км до 100 км друг от друга.

Вдоль автомагистралей, в зоне придорожного обслуживания, предлагается размещать комплексы обслуживания туристов 8 типов:

1. Комплексы кратковременного отдыха (К-1а). Они могут варьироваться по величине: малые (до 5 легковых автомобилей), средние (на 5-10 автомобилей), большие (свыше 10 автомобилей); по особенностям планировки (примыкающего (карманного) типа, со съездом с автомагистрали); по местоположению (у туристских достопримечательностей, у въездов в города, сельские поселения, у остановок общественного транспорта, в лесу, у реки, водохранилища, озера). Обязательным оборудованием комплексов являются: автостоянка, скамьи и столы, укрытия от непогоды (павильон, беседка или навес), туалет, мусоросборники. Желательно иметь оборудованные места для разогрева и приготовления пищи, водный источник.

2. Комплексы быстрого придорожного обслуживания туристов (К-2а). Такие комплексы включают: автозаправочную станцию, автостоянку, пункт быстрого питания на 45-50 посадочных мест в закрытом помещении (вместимость 1 туристского автобуса и 1-2 легковых автомобилей), скамьи и столы на открытом воздухе, магазин по продаже продовольственных и промышленных товаров первой необходимости, аптечный киоск, киоск печатной продукции и туристской информации, пункт телефонной и Интернет связи, туалет с умывальниками и душем, мусоросборники.

3. Комплексы обслуживания у туристских достопримечательностей (К-2б). Такой комплекс должен включать: огороженную и охраняемую автостоянку, вместимость которой определяется в зависимости от вели-

чины туристских потоков, места для сбора туристских групп со скамьями и укрытиями от непогоды, магазин или киоски по продаже сувениров, киоски или автоматы по продаже прохладительных напитков, печатной продукции, туристской информации, мусоросборники. Желательно наличие пункта быстрого питания или кафе.

4. Комплексы обслуживания туристов с рестораном (К-3а). Такие комплексы предназначены для кратковременного отдыха туристов с возможностью получить пищу по индивидуальному заказу, включая блюда национальной и региональной кухни. Такие комплексы, кроме ресторана на 50-70 посадочных мест, должны включать: автостоянку, магазин, киоски или автоматы по продаже прохладительных напитков, продовольственных и промышленных товаров первой необходимости, аптечный киоск, киоск печатной продукции и туристской информации, пункт телефонной и Интернет связи, туалет с умывальниками и душем, мусоросборники. Комплексы могут размещаться у автозаправочных станций или обособленно, в природном окружении.

5. Комплексы обслуживания туристов с кемпингом (К-4а). Кемпинги оборудуются летними домиками, местами для подключения трейлеров к электросетям, водопроводу и канализации, стационарными палатками и местами для установки палаток туристов. Они должны иметь ограждение и охраняться. Такие комплексы включают: автостоянку, кафе (пункт быстрого питания, кухню самообслуживания), скамьи и столы с навесами на открытом воздухе, магазин, киоски или автоматы по продаже прохладительных напитков, продовольственных и промышленных товаров первой необходимости, аптечный киоск, киоск печатной продукции и туристской информации, пункт телефонной и Интернет связи, туалет с умывальниками и душем, мусоросборники. Комплексы размещаются, как правило, в окружении живописной природы. Желательно их размещать в расположенных вблизи автомагистралей зонах отдыха, с тем, чтобы ими могли поль-

зоваться как автотуристы, так и местные жители, выезжающие на отдых на природу в выходные и праздничные дни.

6. Комплексы обслуживания туристов с мотелем (придорожной гостиницей) (К-4б). Такие комплексы включают: огражденную и охраняемую автостоянку, ресторан (кафе), магазин, киоски или автоматы по продаже прохладительных напитков, продовольственных и промышленных товаров первой необходимости, аптечный киоск, киоск печатной продукции и туристской информации, пункт телефонной и Интернет связи, туалет с умывальниками и душем, мусоросборники. В состав такого комплекса может входить автозаправочная станция и станция технического обслуживания автотранспорта. Гостиницы могут иметь различные архитектурные решения (здания корпусного типа, блокированная или коттеджная застройка), разный уровень комфорта, включать бассейны, сауны и бани, спортивные тренажерные залы и другие виды услуг (рисунки 2.1-2.3).

7. Разновидностью этого типа комплексов обслуживания автотуристов являются частные придорожные минигостиницы на 20-25 мест с кафе или пунктом быстрого питания.

8. Комплексы обслуживания при въездах в города – центры туризма (К-4в). Такие комплексы предназначены для того, чтобы туристы не искали в незнакомом городе место для остановки и ночлега, а могли оставить автомобиль на охраняемой стоянке, пересесть на общественный транспорт и осмотреть его достопримечательности, а при желании – остановиться на ночлег. Такой комплекс должен включать: огороженную и охраняемую автостоянку большой вместимости (на 50 – 100 машино-мест), гостиницу (кемпинг) вместимостью от 50 до 100 мест, ресторан (кафе) на 50 – 70 посадочных мест, магазин по продаже продовольственных и промышленных товаров первой необходимости, включая аптечный киоск и киоск печатной продукции и туристской информа-

ции, мусоросборники, иметь подключение к телефонной и Интернет связи.

9. Комплексы обслуживания туристов в агроусадебках (К-4г). Такие комплексы предлагают туристам возможность не только остановиться на отдых и ночлег, но и ознакомиться с народной архитектурой традиционных сельских усадеб, обычаями, культурой и бытом белорусского народа, блюдами национальной и региональной кухни, попариться в бане. С ростом урбанизации агроусадебки становятся все более популярны как у иностранных, так и у отечественных туристов. Их отличает разнообразие архитектурных решений, природного окружения, состава предлагаемых туристам услуг.

*Комплексы обслуживания, предлагаемые для размещения вдоль железнодорожных туристских трасс.* Они размещаются на остановочных пунктах, на которых останавливаются поезда с туристами. Комплексы целесообразно группировать с железнодорожными вокзалами и станциями.

1. Комплексы обслуживания на железнодорожных вокзалах в городах – центрах туризма (К-4д). Такие комплексы, кроме традиционных для железнодорожных вокзалов объектов обслуживания пассажиров (залы ожидания, рестораны, кафе, пункты быстрого питания, туалеты с умывальниками, магазины, киоски или автоматы по продаже прохладительных напитков, продовольственных и промышленных товаров первой необходимости, аптечные киоски, киоски печатной продукции, пункты телефонной и Интернет связи, автостоянки, стоянки такси, остановки городского и пригородного пассажирского транспорта, мусоросборники), должны включать пункты туристской информации, туристско-экскурсионные бюро, туристские гостиницы, магазины по продаже сувениров, озелененные места кратковременного отдыха на свежем воздухе. В состав комплексов могут также входить объекты культуры (выставочные залы, галереи художественных произведений, народного творчества, другие) и развлечений (кинотеатры, видеозалы, другие).

2. Комплексы обслуживания на железнодорожных станциях, в местах пересадки туристов с поездов дальнего следования и туристских поездов на туристские автобусы (К-2в). Такие комплексы предназначены, преимущественно для организованных туристов, которые путешествуют по программе и сопровождаются и встречаются гидами (от франц. guide – проводник, путеводитель). Комплекс обслуживания должен включать: зал ожидания, вместимость которого определяется в зависимости от величины пассажиропотоков и частоты рейсов железнодорожного транспорта, кафе (пункт быстрого питания), туалет с умывальниками, магазин, киоски или автоматы по продаже прохладительных напитков, продовольственных и промышленных товаров первой необходимости, аптечный киоск, киоск печатной продукции, пункт телефонной и Интернет связи, автостоянку с местами для туристских автобусов и легковых автомобилей, стоянки такси, остановки городского и пригородного пассажирского транспорта, а также маршрутного транспорта, подвозящего к туристским достопримечательностям, мусоросборники.

3. Комплексы обслуживания туристов при их пересадке с пригородных поездов на водные, велосипедные, пешеходные туристские трассы (К-2г). Такие комплексы предназначены как для организованных, так и для неорганизованных туристов. Комплекс обслуживания должен включать: зал ожидания и укрытия от непогоды вместимостью не менее 50 мест, кафе (пункт быстрого питания), туалет с умывальниками, магазин, киоски или автоматы по продаже прохладительных напитков, продовольственных и промышленных товаров первой необходимости, аптечный киоск, киоск печатной продукции, пункт телефонной и Интернет связи, автостоянку с местами для туристских автобусов и легковых автомобилей, стоянки такси, остановки рейсового пассажирского транспорта, а также пункт проката и ремонта велосипедов (если имеется велосипедная туристская трасса).

*Комплексы обслуживания, предлагаемые для размещения вдоль водных туристских трасс.* Они, располагаются на берегах рек, по которым проходят водные туристские маршруты.

1. Комплексы кратковременного отдыха самостоятельных туристов (К-1б). Обязательным оборудованием комплексов являются: причал, скамьи и столы, укрытия от непогоды (павильон, беседка или навес), места для разогрева и приготовления пищи, туалеты, мусоросборники.

2. Комплексы обслуживания у «зеленых» стоянок туристских теплоходов (К-1в). Такие комплексы являются местами пикников, которые устраиваются в живописном природном окружении. Оборудование комплексов включает: пристани, скамьи и столы, укрытия от непогоды (павильоны, беседки, навесы), места для разведения костров и приготовления пищи, туалеты, мусоросборники. В отличие от комплексов кратковременного отдыха самостоятельных туристов, комплексы этого типа имеют большую вместимость и пристани, оборудованные для причала речных теплоходов.

3. Комплексы обслуживания самостоятельных туристов с местами для ночлега (К-4е). Обязательным оборудованием площадок являются: причалы, стационарные летние домики или палатки и места для установки палаток, с которыми приезжают туристы, пункт питания или кухня самообслуживания, туалеты с умывальниками и душами, скамьи и столы с навесами на открытом воздухе, мусоросборники. Участки комплексов обслуживания туристов должны быть огорожены и охраняться.

4. Комплексы обслуживания у стоянок туристских теплоходов в городах – центрах туризма (К-3б). Состав объектов обслуживания в таких комплексах близок к составу объектов обслуживания в комплексах на железнодорожных вокзалах в городах – центрах туризма: залы ожидания, рестораны, кафе, пункты быстрого питания, туалеты с умывальниками, магазины, киоски или автоматы по продаже прохладительных на-

питков, продовольственных и промышленных товаров первой необходимости, аптечные киоски, киоски печатной продукции, пункты телефонной и Интернет связи, пункты туристской информации или туристско-экскурсионные бюро, магазины по продаже сувениров, автостоянки с местами для туристских автобусов и легковых автомобилей, стоянки такси, остановки городского пассажирского транспорта, а также маршрутного транспорта, подвозящего к туристским достопримечательностям, озелененные места кратковременного отдыха на свежем воздухе, мусоросборники.

5. Комплексы обслуживания у стоянок туристских теплоходов вблизи туристских достопримечательностей (К-2д). Такие комплексы являются местами пересадки туристов с теплоходов на туристские автобусы. Они предназначены преимущественно для организованных туристов. Комплекс обслуживания должен включать: зал ожидания и укрытия от непогоды, кафе (пункт быстрого питания), туалет с умывальниками, магазин, киоски или автоматы по продаже прохладительных напитков, продовольственных и промышленных товаров первой необходимости, аптечный киоск, киоск печатной продукции, пункт телефонной и Интернет связи, автостоянку с местами для туристских автобусов и легковых автомобилей, стоянки такси, озелененные места кратковременного отдыха на свежем воздухе, мусоросборники.

*Комплексы обслуживания, предлагаемые для размещения вдоль велосипедных, пешеходных, конных туристских трасс.* Они предназначены преимущественно для самостоятельных туристов.

1. Комплексы кратковременного отдыха самостоятельных туристов (К-1г). Обязательным оборудованием комплексов являются: скамьи и столы, укрытия от непогоды (павильон, беседка или навес), велостоянки с навесами от непогоды, места для разогрева и приготовления пищи, туалеты, мусоросборники. Желательно их размещать в мес-

тах, с которых открываются живописные виды на окружающие ландшафты.

2. Комплексы обслуживания самостоятельных туристов с местами для ночлега (К-4ж). Обязательным оборудованием комплексов являются: стационарные летние домики или палатки и места для установки палаток туристов, велостоянки с навесами от непогоды, пункт питания или кухня самообслуживания, туалеты с умывальниками и душами, скамьи и столы с навесами на открытом воздухе, мусоросборники. Участки комплексов обслуживания туристов должны быть огорожены и охраняться.

*Заключение.* Проведенное исследование позволило разработать предложения по архитектурному обустройству транзитных туристских коридоров меридиональной ориентации, проходящих через территорию Беларуси. Выявлены современные тенденции формирования и развития туристских коридоров, архитектурного обустройства туристских трасс, архитектурно-ландшафтной организации придорожных территорий. Разработаны предложения по составу и размещению объектов и комплексов обслуживания туристов вдоль автомобильных, железнодорожных, водных туристских трасс. Разработаны предложения по формированию и развитию пяти туристских коридоров меридиональной ориентации, проходящих через территорию Беларуси из Балтии на Балканы: «Из варяг в греки вдоль Днепра»; «Из Скандинавии к Днепру и Черному морю»; «Из Скандинавии на Волынь и в Трансильванию»; «Из Балтии через Белорусское Поозерье на Балканы»; «Древний янтарный путь». Архитектурное обустройство туристских коридоров предлагается вести комплексно, формируя туристскую инфраструктуру во взаимосвязи с социальной инфраструктурой городов, расположенных вдоль туристских коридоров, развивая системы обслуживания, которыми могут пользоваться как туристы, так и местные жители [7].

*Литература:*

1. Энциклопедия туризма Беларуси. – Минск: БелЭн, 2007. – 648 с.: ил.
2. Потаев, Г.А. Преобразование и развитие городов – центров туризма / Г. А. Потаев. – Минск: БНТУ, 2010. – 227 с.
3. Сардаров, А.С. Путешествие: история и культура белорусских дорог / А.С. Сардаров. – Минск: Беларус. навука, 2009. – 191 с.: ил.
4. География международного туризма. Страны СНГ и Балтии. – Минск: Аверсэв, 2004. – 252 с.
5. Потаев, Г.А. Планировка, застройка и благоустройство городов – центров туризма: пособие проектировщику / Г.А. Потаев, Г.Р. Потаева. – Минск: «Минсктитпроект», 2011. – 204 с.: ил.
6. Сардаров, А.С. Архитектура автомобильных дорог / А.С. Сардаров. – М.: Транспорт, 1993. – 272 с.
7. Белорусско-румынский туризм: перспективы развития в контексте трансъевропейских туристских коридоров: Отчет о НИР / Институт искусствоведения, этнографии и фольклора им. К.Кративы

НАН Беларуси, рук. Г.А. Потаев; № Г10РА-010 – Минск: 2012. – 185 с.

**ARCHITECTURAL ARRANGEMENT OF TRANS-EUROPEAN TOURIST CORRIDORS FROM BALTIC REGION TO THE BALKANS**

*Potaev G.A., Dumitrascu S.M., Tumashchik L.B.*

*In the article preconditions and possibilities of development of the trans-European tourist corridors which are passing through the territory of Belarus from Baltic region to the Balkans are considered. Results of the researches executed as a part of the international Belarus-Romanian project are represented. Offers on architectural arrangement of tourist paths as a part of tourist corridors and proposals on placing and development of objects' network and complexes of tourists' service along tourist lines are given.*

*Поступила в редакцию 9.04.2012*

УДК 711.03

**ФЕНОМЕН «ГЛОБАЛЬНОГО ГОРОДА»  
В БЕЛОРУССКОМ КОНТЕКСТЕ**

**Сысоева В.А.**

кандидат архитектуры, доцент, кафедра «Градостроительство», БНТУ

*Особую важность в контексте глобализации мировой экономики приобретает способность Минска к всестороннему развитию человеческого потенциала, который включает в себя всю сумму успехов в таких сферах как качество и доступность для населения жилья, образования, здравоохранения, культуры, досуга и спорта. Для того чтобы занять достойное место среди лидеров глобального мира, Минск должен сам стать городом, привлекательным для лидеров, наиболее активных, перспективных и востребованных специалистов инновационной экономики. Город для человека, удобный, красивый, привлекательный и перспективный – именно таким должен стать Минск в ближайшей перспективе.*

*Введение.* Понятие «глобального города» не ново. В специальной литературе высока встречаемость таких наименований, как «мировой центр», «информационный город», «рефлексивный город», «космополис», «метрополис», «глобальный городской регион». Впервые термин «глобальный город» появился в 1990-е годы, в работах профессора социологии Чикагского университета С. Сассен для обозначения мест производства высокоспециализированных производственных услуг, которые представле-

ны крупными финансовыми институтами, консалтинговыми и аудиторскими компаниями, коллегами адвокатов, рекламными агентствами и т.д. [1]. На протяжении почти 20 лет передовые социологи, экономисты, градостроители США, Западной Европы и России оперируют терминами, описывающими города современной эпохи – эпохи глобализации. В результате необратимого процесса глобализации над географически и исторически сложившимися пространствами городов и стран сложилось, либо еще формируется информационное, кибернетическое пространство. В рамках новой градоцентрической модели пространства повышается скорость передачи информации, знания и опыта. Имеют место противоположные тенденции: в то время как производство рассеивается по всему миру, услуги все в большей степени концентрируются в относительно небольшом количестве городов. В этих «городах» доступ к различным средствам коммуникации и знаниям очень прост. Именно здесь протекает основная