

УДК 625.46
ПРИДОРОЖНЫЙ СЕРВИС И ЕГО РОЛЬ В РАЗВИТИИ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

С. Б. ПАРТНОВ, Е. С. КЛИМОВА
Белорусско-Российский университет
Могилев, Беларусь

Развитие сферы услуг придорожного сервиса с учетом современных потребностей транспортной инфраструктуры, международного опыта, требований пользователей автомобильных дорог и экономического потенциала страны предполагает:

- преимущественное комплексное развитие придорожного сервиса, в первую очередь на платных автомобильных дорогах и дорогах, входящих в международную сеть категории «Е»;
- создание благоприятных условий функционирования и увеличение количества объектов придорожного сервиса всех видов;
- благоустройство и оформление территории и сооружений объектов придорожного сервиса в современном эстетическом стиле;
- развитие дополнительных сервисных сопутствующих услуг (станции зарядки электромобилей, строительство стоянок караванеров, экспресс-мойки автомобилей, доступ в сети Интернет – wifi, зарядки электронных устройств, размещение банкоматов и безоператорных пунктов обмена валют).

Следует отметить, что насыщение страны качественной дорожной сетью с наличием большого числа современных объектов придорожного сервиса – это ее богатство. Оно определяет интеллектуальный, социальный, технический и культурный уровень государства.

Результаты анализа текущего состояния развития придорожного сервиса в Республике Беларусь показывают рост интенсивности движения транспортных средств на дорогах страны. Так, за последнюю пятилетку интенсивность движения увеличилась на 18,2 % или на 27 тыс. км на 1 км длины автодорог.

Наибольшая загрузка дорог наблюдается в Минской области, так как она является транзитной для большинства перевозчиков. Через нее проходят два трансъевропейских транспортных коридора. Поэтому при наличии наибольшей загрузки автодорог в Минской области наблюдается преимущественное количество объектов придорожного сервиса на данной территории, в отличие от других областей. Наименьшее количество объектов придорожного сервиса – в Гомельской и Могилевской областях.

Исследования генеральной схемы развития придорожного сервиса на республиканских автодорогах до 2020 г. показывают, что среднее расстояние между различными объектами придорожного сервиса



превышает рекомендуемое среднее расстояние по обследуемым объектам и следующим областям:

- АЗС – по Витебской, Гомельской, Могилевской областям;
- пункты питания – по Могилевской области;
- охраняемые стоянки, пункты постоя, СТО – по всем областям

Республики Беларусь.

Обеспеченность объектами сервиса республиканских автодорог по среднему расстоянию между объектами одного вида составляет: для АЗС – 42 км, пунктов питания – 30 км, что соответствует рекомендуемым расстояниям согласно генеральной схеме развития придорожного сервиса. В то же время в странах Евросоюза это расстояние составляет: для АЗС – около 12...15 км, пунктами питания – около 11...14 км.

Наиболее представленными видами объектов придорожного сервиса в республике являются пункты питания (28,8 %), площадки для отдыха (27,1 %) и АЗС (20,8 %). Наиболее посещаемыми объектами сервиса являются АЗС – 94 % населения посещали их за последнее время, а также кафе – 51,9 % населения.

Сеть АЗС в Республике Беларусь в настоящее время составляет около 850 единиц. На объектах придорожного сервиса наблюдается нехватка заправочных станций для электромобилей, подавляющее большинство которых находятся на АЗС ГПО «Беларуснефть», и расстояние между ними более 150 км, что на порядок выше, чем в странах Евросоюза. Сфера придорожного сервиса в странах ЕС является высококонкурентной отраслью, в которой происходит быстрое формирование привилегий, связанных с развитием мелких и средних сетей придорожного сервиса.

С этой целью необходимо разработать мероприятия для вовлечения частного сектора в развитие придорожного сервиса:

1) поддержка предпринимательской активности в сфере придорожного сервиса, совершенствования взаимодействия государства с заинтересованными субъектами хозяйствования путем создания соответствующих государственных программ и предоставления государственной помощи объектам придорожного сервиса;

2) создание и поддержка ассоциации предприятий и отраслевых союзов предприятий, оказывающих услуги в сфере придорожного сервиса;

3) стимулирование инвестиционной привлекательности бизнеса в сфере услуг придорожного сервиса;

4) создание систем гарантии, как государственных, так и корпоративных, для объектов придорожного сервиса.

