

СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА В ГОМЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

*Лацкевич Н.В. – к. э. н., доцент
Зав. кафедрой экономики АПК, сферы услуг
и статистики учреждения образования
«Белорусский торгово-экономический
университет потребительской кооперации»
Дещеня С.А. – к. э. н., доцент
Доцент кафедры экономики АПК, сферы услуг
и статистики учреждения образования
«Белорусский торгово-экономический
университет потребительской кооперации»*

Статья посвящена оценке современного состояния сети придорожного сервиса в Гомельской области Республики Беларусь, включая объекты потребительской кооперации, а также проблемам развития данной отрасли на современном этапе.

Ключевые слова: автомобильные дороги, придорожный сервис, объекты придорожного сервиса, потребительская кооперация.

The article is devoted to the assessment of the current state of the roadside service network in the Gomel region of the Republic of Belarus, including the objects of consumer cooperation, as well as the development problems of this branch at the present stage.

Keywords: roads, roadside service, roadside service facilities, consumer cooperation.

Географическое положение Беларуси предопределило ее роль в качестве транзитной дорожной державы: республика находится на перекрестке основных транспортных маршрутов, связывающих государства Западной Европы с Востоком, регионы Черноморского побережья со странами Балтийского моря. Территорию Беларуси пересекают 2 трансъевропейских транспортных коридора, определенных по международной классификации под номером II (Запад – Восток) и под номером IX (Север – Юг) с ответвлением IXB.

Так, автомобильная дорога М-1/Е 30 Брест – Минск – граница Российской Федерации является участком трансъевропейского транспортного коридора II Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород, соединяющего Германию, Польшу, Беларусь и Россию. Этот транспортный коридор определен Европейским Союзом как высший приоритет среди трансъевропейских транспортных коридоров в связи с важным значением проходящих по нему торговых потоков между Востоком и Западом. Протяженность его по территории республики составляет 610 км. Интенсивность движения на отдельных участках этой автомобильной дороги достигает 8500-10000 автомобилей в сутки. В настоящее время автомобильная дорога М-1/Е30 по техническим параметрам отвечает международным стандартам, на ней применяются самые современные технологии и средства организации дорожного движения. Большой ее части придан статус дороги для автомобилей, а значит, здесь увеличена разрешенная максимальная скорость движения до 120 км/ч, что позволяет увеличить пропускную способность дороги и улучшить экологическую обстановку.

Автомобильная дорога М-8/Е-95 граница Российской Федерации – Витебск – Гомель – граница Украины пересекает территорию республики с севера на юг, в том числе по Гомельской области, имеет протяженность 456 км и является участком трансъевропейского транспортного коридора IX, который соединяет Финляндию, Литву, Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию и Грецию. Ответвление этого коридора IXB Гомель – Минск – Вильнюс – Клайпеда – Калининград имеет протяженность по территории Беларуси 468 км и обеспечивает выход грузовладельцев из областей Восточной Украины и Центральной России к специализированным морским портам Клайпеды, Вентспилса и Калининграда.

Следует отметить, что на всех участках трансъевропейских транспортных коридоров, проходящих по территории республики, и республиканских автомобильных дорогах имеется сеть объектов придорожного сервиса. Расширению объема и повышению качества оказываемых услуг государство уделяет особое внимание, а приоритетом в данной области является строительство комплексов с полным набором сервисных услуг. О наличии на трассе объектов придорожного сервиса за несколько километров устанавливаются соответствующие информационные дорожные знаки с указанием, какой именно сервис оказывается на объекте.

Гомельская область располагает разветвленной сетью автомобильных дорог, состоящей из 18 автодорог с индексом «Р» республиканского значения и 3 дорог, включаемых в сеть международных автомобильных дорог европейской транспортной системы и имеющих индекс «М»: М-5 Минск – Гомель; М-8 граница РФ (Езерище) – Витебск – Гомель – граница Украины (Новая Гута); М-10 граница РФ (Селище) – Гомель – Кобрин.

Согласно данным Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь на магистралях М-5, М-8 и М-10 интенсивность движения в среднем составляет от 5000 до 10000 автомобилей в сутки [1]. Известно, что для того, чтобы вложения средств в развитие сферы придорожного сервиса были эффективны, необходим транспортный поток в пределах 12 тыс. автомобилей в сутки [5, стр.43]. Безусловно, недостаточная интенсивность движения автомобилей в Гомельской области влияет на экономическую целесообразность строительства сервисных пунктов вдоль наших дорог. Автозаправочные станции (АЗС), объекты торговли и кафе остаются основными источниками доходов. Единствен-

ное решение в этом случае – создавать придорожный сервис в комплексе (машинная мастерская, общественное питание, ночлег, бытовые услуги, гостиничные номера, санузлы, душевые, охраняемые стоянки для большегрузных и легковых машин и др.).

Перечень объектов придорожного сервиса на республиканских дорогах, включаемых в сеть международных автомобильных дорог европейской транспортной системы (с индексом «М»), на 01.01.2017г. по Гомельской области представлен в таблице.

Данные таблицы свидетельствуют о том, что сеть объектов придорожного сервиса на магистральных трассах, проходящих по территории Гомельской области, наиболее развита на дороге М-10. Здесь имеется 12 объектов торговли, 19 объектов общественного питания, из них потребительской кооперации (Речицкое и Калинковичское райпо) принадлежат 2 магазина и 5 кафе (в том числе 2 летних), т.е. соответственно 16,7 % и 26,3%. Собственником 8 АЗС, 8 объектов торговли, 3 объектов питания является РУП «Белоруснефть». Частный бизнес представлен, в основном, придорожными кафе (11 ед. или 57,9% от общего количества объектов питания).

Наименьшее количество объектов придорожного сервиса по категории дорог «М» имеется на магистрали М-5. При этом из 7 объектов торговли потребительская кооперация располагает только одним магазином Жлобинского райпо (14,3%); из 7 объектов общественного питания кооперативными являются 3 объекта (Рогачевское, Жлобинское, Буда-Кошелевское райпо), что составляет 42,9%. РУП «Белоруснефть» имеет здесь 4 АЗС, 6 объектов торговли и 3 объекта питания. Частный бизнес на данной трассе практически не представлен (1 кафе).

Удельный вес кооперативных магазинов на автомагистрали М-8 составляет 28,6% (2 ед. – Рогачевское и Буда-Кошелевское райпо), объектов общественного питания – 50,0% (4 ед. – Рогачевское, Буда-Кошелевское и Гомельское райпо, ОСП «Чечерское» Гомельской универсальной базы). РУП «Белоруснефть» владеет 4 АЗС, 4 объектами торговли и 1 объектом питания. Частному бизнесу принадлежит 3 кафе. Следует отметить, что на подъезде к г. Гомелю с указанной автодороги расположены 3 кафе и 2 магазина, принадлежащих частному бизнесу, а также 2 АЗС и 2 объекта торговли РУП «Белоруснефть» и ни одного объекта потребительской кооперации.

Таблица – Перечень объектов придорожного сервиса Гомельской области, расположенных вдоль республиканских дорог РУП «Гомельавтодор», входящих в сеть международных автомобильных дорог, по состоянию на 01.01.2017г.

Наименование дороги, собственник объектов	Наименование объекта сервиса						
	АЗС	Гостиница /мotel	Объект торговли	Объект питания	СТО	Моечный пункт	Пункт связи
М-5 Минск– Гомель в том числе объекты:	4	0	7	7	0	0	1
–РУП «Белоруснефть»	4		6	3			
–потребительской кооперации			1	3			1
–частной формы собственности				1			
М-8 граница РФ (Езерище) – Витебск – Гомель – граница Украины (Новая Гута) в том числе объекты:	5	0	7	8	1	0	3

–РУП «Белоруснефть»	4		4	1			
–потребительской кооперации			2	4			2
–частной формы собственности	1		1	3	1		1
М-10 граница РФ «Селище» –Гомель – Кобрин в том числе объекты:	10	0	12	19	2	2	7
–РУП «Белоруснефть»	8		8	3		1	2
–потребительской кооперации			2	5			2
–частной формы собственности	2		2	11	2	1	3

Примечание – Источник: [4]

Таким образом, наибольшую конкуренцию на автомагистралях с индексом «М» потребительской кооперации составляет РУП «Белоруснефть», являющееся лидером в предоставлении услуг на автодорогах региона. Частный бизнес также постепенно занимает свободные ниши на этом рынке.

Отметим, что данные таблицы свидетельствуют о полном отсутствии средств размещения (гостиниц или мотелей) на магистралях, проходящих через Гомельскую область. Возможно, это является одним из факторов недостаточности развития сферы придорожного сервиса региона с точки зрения предоставления полного комплекса услуг автоперевозчикам.

Таким образом, на республиканских автомобильных дорогах Гомельской области функционирует сеть объектов придорожного сервиса, которая представляет, в основном, такие виды услуг как автозаправка, техническое обслуживание, розничная торговля, общественное питание, мойка автомашин, пункты связи, санузлы. Наиболее развита сеть объектов придорожного сервиса на автомагистрали М-10 (граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин) с интенсивностью движения от 5000 до 10000 автомобилей в сутки. Лидирующие позиции по оказанию услуг на автомагистралях, в том числе включаемых в сеть международных автомобильных дорог европейской транспортной системы, проходящих по территории Гомельской области, занимает РУП «Белоруснефть». Потребительская кооперация представлена на всех основных магистралях области объектами торговли, общественного питания и отдельными пунктами связи. По данным Главного статистического управления Гомельской области по состоянию на 01.01.2016г. потребительская кооперация располагала 17,1% объектов торговли и 42,0% объектов общественного питания от общего количества аналогичных объектов в сфере придорожного сервиса области [3]. Это свидетельствует о достаточном уровне конкурентоспособности потребительской кооперации в сфере торговли и сильными позициями в общественном питании на дорогах региона.

Считаем, что потенциал Гомельской области, в том числе потребительской кооперации, как достаточно мощной торгующей системы, имеющей большой опыт и традиции, в области развития придорожного сервиса может быть использован более полно. Целесообразно максимально расширять перечень услуг в кооперативных объектах придорожного сервиса, включая возможность размещения автомобилистов и туристов и обеспечивая принцип комплексности услуг, применяя при этом новые активные формы и методы рекламы.

В качестве факторов, обеспечивающих преимущества в развитии сферы придорожного сервиса, строительстве новых объектов в Беларуси и, соответственно, в Гомельской области, можно отметить следующие:

- сформированная и стабильная нормативно-правовая база, которая регулируется государством крайне взвешенно;
- вмешательство государства в работу предприятий придорожного сервиса минимизировано;
- ухудшение условий экономической деятельности предприятий придорожного сервиса не допускается;
- установлены значительные налоговые и иные льготы для строительства объектов придорожного сервиса.

Вместе с тем, целесообразно выделить ограничивающие факторы в инвестирование придорожного сервиса:

- для соблюдения интересов государства и решения социальных задач существуют некоторые ограничения по размещению объектов;
- относительно невысокая интенсивность движения автотранспорта на республиканских дорогах на удалении от населенных пунктов;
- начиная с 2011 года строительство любых объектов на землях для сельскохозяйственного назначения допускается в исключительных случаях по согласованию с Президентом Республики Беларусь;
- при строительстве автозаправочных станций необходимо получение согласования концерна «Белнефтехим», проводящего единую политику в сфере сбытовой деятельности в нефтепромышленном комплексе.

Активизации развития придорожного сервиса в стране и в каждом регионе, в том числе в Гомельской области, будет способствовать реализация Концепции развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2020 года. Данный программный документ разработан на основе международного опыта с учетом современных потребностей пользователей дорог и экономического потенциала страны и принят Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь в 2016 году. Среди направлений развития придорожного сервиса в стране в Концепции отражены перспективы деятельности Белкоопсоюза в части проведения модернизации до 2020 года 50 объектов придорожного сервиса [2].

Таким образом, развитие придорожного сервиса обеспечивает национальные интересы как на республиканском, так и на региональном уровне с точки зрения повышения транзитной привлекательности автомобильных дорог Республики Беларусь, выполнения международных требований по высокому качеству обслуживания пользователей автомобильных дорог, создания дополнительных рабочих мест, привлечения инвестиций и в целом роста экономического потенциала страны.

Литература

1. Интенсивность движения автотранспорта по республиканским дорогам // Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь : Официальный сайт [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа : <http://www.mintrans.gov.by/ru/activity-roadmanagement-pridorojniy-intensivnost-ru/>. – Дата доступа : 02.05. 2017.
2. Концепция развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2020 года // Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь : Официальный сайт [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа : <http://www.mintrans.gov.by/ru/konceptsiya/>. – Дата доступа : 02.05. 2017.
3. О работе объектов придорожного сервиса Гомельской области в 2015 году : Стат. бюллетень. – Гомель : Главное статистическое управление Гомельской области, 2016. – 13с.
4. Перечень объектов придорожного сервиса, расположенных вдоль республиканских автодорог по состоянию на 01.01.2017 г. // Гомельский облисполком : Официальный сайт [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа : http://www.gomel-region.gov.by/ru/pridor_serv-ru/. – Дата доступа : 02.05. 2017.

5. Придорожный сервис в Республике Беларусь: состояние и направления развития : монография / Н.В. Лацкевич [и др.]. – Гомель : учреждение образования «Белорусский торгово-экономический университет потребительской кооперации», 2015. – 168 с.
