

## РАЗВИТИЕ СФЕРЫ УСЛУГ В ДОРОЖНОМ КОМПЛЕКСЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

И.И. Леонович, М.Г. Бортницкая (БНТУ, г. Минск)

Автомобильные дороги как объект недвижимости, являются одним из важнейших приоритетов и богатств Республики Беларусь. Учитывая транзитный характер территории государства, обусловленный его географическим положением и историей, дорогам Беларуси придается особое значение. Развитие автомобильных дорог тесно связано с развитием экономики.

В настоящее время (по состоянию на 01.01.2004 г.) протяженность автомобильных дорог общего пользования составляет 81 216 км, в том числе республиканские дороги – 15 396 км (19%) и местные – 65 820 км (81%). Плотность автомобильных дорог на 1000 кв.км территории составляет 390 км и 8,2 км на 1000 жителей. Территорию Республики Беларусь с запада на восток и с севера на юг пересекают международные транспортные коридоры:

– трансевропейский коридор II Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород (E30/M-1);

– трансевропейский коридор IX Пловдив – Бухарест – Кишинев – Любашевка – Киев – Витебск – Псков – Санкт-Петербург – Хельсинки (E95/M-8);

– трансевропейский коридор IXB Киев – Минск – Вильнюс – Каунас – Клайпеда (E95/M-8, E271/M-5, E28/M-6, M-7).

Республиканские автомобильные дороги со всеми относящимися к ним сооружениями (полоса отвода) занимают площадь 48 850 га, из них дорогами и дорожными сооружениями занято 28 873 га. Эта территория исключена из сельскохозяйственного оборота, не используется для строительства жилья и промышленных объектов. Закономерно встает вопрос повышения рациональности использования дорог, как объекта недвижимости. На полосе отвода могут располагаться сооружения, не имеющие прямого отношения к дороге – линии связи и электропередач, подземные трубопроводы и т.п. Однако, это не снижает остроты проблемы. Основное направление использования полосы отвода – размещение объектов дорожно-го сервиса, предназначенных для улучшения обслуживания пользователей дорог. В последнее время вопросам развития дорожного

сервиса уделяется пристальное внимание.

Одной из задач эксплуатации автомобильных дорог является разработка комплекса мер, направленных на улучшение сервисного обслуживания пользователей дорог. Дорожный сервис предполагает создание системы технического, бытового, продовольственного, торгового, медицинского и культурного обслуживания всех участников дорожного движения.

Объекты дорожного сервиса подразделяются на следующие группы:

- пункты технического обслуживания автотранспорта (АЗС, СТО);
- пункты постоя (мотели, кемпинги, гостиницы);
- пункты питания (кафе, столовые, рестораны);
- пункты торговли (магазины, киоски, лотки);
- пункты обслуживания пассажирских перевозок (автостанции, автовокзалы, автобусные остановки).

Развитие сферы дорожного сервиса осуществляется в соответствии с государственной программой «Дороги Беларуси», разработанной Комитетом по автомобильным дорогам (ныне департамент «Белавтодор») на период 1997 – 2005 гг., и «Схемой развития придорожного сервиса на сети магистральных дорог республики до 2005 года». Согласно этим документам на главных дорогах страны к 2005 году должно быть построено 1125 сервисных объектов: АЗС – 356 шт., СТО – 117 шт., гостиницы – 75 шт., пункты питания – 555 шт. (табл.1). По данным департамента «Белавтодор» в III кв. 2004 г. на автомобильных дорогах функционировало более 1000 платных объектов дорожного сервиса: АЗС – 331 шт., СТО – 106 шт., моечные – 27 шт., пунктов постоя – 90 шт. (74 гостиницы и 16 мотелей и кемпингов), пунктов питания – 450 шт., а также 982 предприятия торговли, 496 площадки для стоянки транспорта, 355 пунктов связи.

Руководством страны перед министерством транспорта и коммуникаций, другими органами управления поставлена задача значительно повысить прибыльность дорожного сервиса. На период до 2006 г. установлено задание по строительству и реконструкции 338 объектов дорожного сервиса. Минстатом организован учет по объему розничного товарооборота на объектах придорожного сервиса.

Таблица 1 – Дорожный сервис и перспективы его развития (по плану на 1997–2005 годы)

Аэропорты	Пункты постоя			АЗС			СТО			Пункты питания			Охраняемые стоянки			Площадки отдыха										
	Сущест.	Проект.	Предпол.	Сущест.	Проект.	Предпол.	Сущест.	Проект.	Предпол.	Сущест.	Проект.	Предпол.	Сущест.	Проект.	Предпол.	Сущест.	Проект.	Предпол.								
М-1	3	8	29	-	28	6	51	4	5	8	36	-	43	13	61	6	8	7	30	3	72	-	-	10		
М-2	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	
М-3	-	-	5	-	8	2	8	5	3	-	3	1	6	-	5	11	4	-	-	-	1	23	-	-	10	
М-4	-	-	-	1	7	1	4	6	1	-	1	2	3	-	-	6	-	-	1	1	2	7	-	-	11	
М-5	-	1	-	-	3	-	5	6	1	-	-	2	7	1	2	9	3	-	-	-	1	19	-	-	7	
М-6	1	1	-	1	11	-	11	3	2	-	-	1	14	-	3	9	2	-	1	3	14	-	-	-	9	
М-7	1	-	-	1	7	1	5	5	2	1	-	1	1	1	4	8	1	-	-	2	14	-	-	-	9	
М-8	2	-	2	2	11	-	9	7	4	-	2	2	15	-	2	21	10	-	-	2	20	-	-	-	18	
М-9	-	1	1	1	8	-	3	4	3	-	1	-	6	-	3	8	-	1	2	3	12	-	-	-	5	
М-11	2	-	-	-	10	-	9	12	2	-	2	4	10	1	3	18	5	-	-	1	30	-	-	-	24	
Итого	9	11	37	6	93	10	108	52	23	9	45	13	108	16	84	96	33	8	34	18	215	-	-	-	2	105
	63			263			90			304			93			322										

Однако следует признать, что наш придорожный сервис еще не встал на один уровень с европейским. Чем это вызвано? Что сдерживает развитие дорожного сервиса в Беларуси?

Основной причиной является недостаточная интенсивность движения на дорогах Беларуси. Инвесторов объектов дорожного сервиса сдерживают вопросы окупаемости вложений. С одной стороны появление новых АЗС, СТО, пунктов постоя, питания, торговли – это повышение комфортности пользователей дорог, создание новых рабочих мест, дополнительные поступления в бюджет в виде налогов и платежей, то есть, это решение как экономических, так и социальных вопросов.

В то же время возникают вопросы востребованности объекта сервиса, его окупаемости. И если строительство новых АЗС идет быстрыми темпами, то строительство гостиниц, кафе, магазинов отстает от намеченных планов.

Для рентабельной работы объектов дорожного сервиса интенсивность движения по автодороге должна составлять не менее 8 тысяч автомобилей в сутки. При меньшей интенсивности движения рентабельными оказываются только АЗС. Средняя интенсивность движения на автотрассах Беларуси не превышает 4 тысяч автомобилей в сутки. Правда, на дороге М-1/Е-30 Брест – Минск – граница Российской Федерации интенсивность движения достигает 6 тысяч автомобилей в сутки. На большинстве магистральных дорог интенсивность движения оставляет около 5 тысяч автомобилей в сутки.

Основной акцент в развитии объектов дорожного сервиса делается на привлечение частного капитала. На сегодня более 70% торговых пунктов относится к негосударственной форме собственности. Приоритетным становится строительство стационарных комплексов с полным набором сервисных услуг – таких как «Лукойл», «Славнефть», «Веста» и др. И этот подход представляется наиболее оправданным, так как в стационарном комплексе под одной крышей кроме АЗС могут быть и услуги техобслуживания, и магазин, и кафе. Такой комплекс может включать и пункты постоя – охраняемая стоянка для автомобилей и гостиница для водителей и пассажиров.

Кроме экономических вопросов немаловажным является архитектурно-дизайнерское и санитарно-техническое состояние сервисных объектов. Не соответствие объектов сервиса этим тре-

бованиям снижает эстетическое восприятие дорог, не способствует привлечению потребителей, а, следовательно, влияет и на экономическую составляющую. Во вновь создаваемых объектах дорожного сервиса должны находить отражение национальные и культурные традиции белорусского народа, уровень его социального и духовного развития. Санитарно-экологические требования должны быть заложены в договорах на функционирование объектов сервиса, заключаемых между владельцами дорог и объектов сервиса.

Обеспечение пользователей дорог качественными сервисными услугами является проблемой, не теряющей свою остроту. Департаментом «Белавтодор» разработаны и реализуются программы по развитию дорожного сервиса. Основное внимание уделяется международным магистралям. Координацию размещения объектов сервиса на республиканских дорогах также осуществляет департамент, на местных дорогах – это прерогатива облисполкомов. Основной акцент в развитии дорожного сервиса делается на привлечение частного капитала. Руководством департамента «Белавтодор» принят ряд решений, предусматривающих как содействие по размещению и функционированию объектов сервиса, так и контроль за соблюдением норм в части поддержания эстетичного внешнего вида и санитарного состояния эксплуатируемых объектов и прилегающих к ним территорий.

Увеличение объектов дорожного сервиса, обеспечение их эффективной работы и высокого уровня обслуживания пользователей дорог – вот основная задача в развитии сферы услуг в дорожном комплексе Республики Беларусь.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Автомобильные дороги Беларуси: Энциклопедия / Коллектив авторов. Под общ. ред. А.В. Минина. – Мн.: БелЭН, 2002. – 672 с.