

ПРИДОРОЖНЫЙ СЕРВИС И ТЕНДЕНЦИИ ЕГО РАЗВИТИЯ

*Абрамчук Владислав Иванович, студент 4-го курса
кафедры «Автомобильные дороги»*

(Научный руководитель – Соболевская С.Н., старший руководитель)

Одним из приоритетных направлений развития экономики Республики Беларусь вплоть до 2020 года считается усовершенствование подорожного сервиса. Слово «придорожный сервис» заключается с 2-ух частей. Под «сервисом» (с фр. «service» – отдел, сервис, предоставление услуг) подразумевают особенный тип высококлассной работы лица, ориентированный в удовлетворенность нужд покупателей линией предложения услуг. В свою очередь «придорожный» обозначает «находящийся около дороги».

Согласно определению, данному на сайте Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, под «объектами придорожного сервиса» понимают «капитальные строения (здания, сооружения), расположенные на придорожной полосе республиканских автомобильных дорог и предназначенные для обслуживания участников дорожного движения в пути следования» [1]. К ним относятся объекты торговли и общественного питания, гостиницы, мотели, кемпинги, мойки, станции техобслуживания.

В настоящий период в Беларуси на республиканских автомобильных дорогах функционируют более 340 автозаправочных станций, 160 газозаправочных мест, приблизительно 60 гостиниц, более 40 моек, 80 охраняемых стоянок, 345 компаний торговли, наиболее 450 пунктов общественного питания, 90 мест технического обслуживания.

Проблемы компании подорожного обслуживания во нашей республике регулирует полный несколько нормативных бумаг, установленных из-за минувшие Двадцатый года, во этом количестве:

- Закон Республики Беларусь «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» от 2.12.1994 №3434-ХІІ,

- «Положение о порядке размещения, архитектурного оформления и оборудования объектов придорожного сервиса на автомобильных дорогах общего пользования» от 10.09.2008 №1326, утвержденное Постановлением Совета Министров Республики Беларусь

- Приказ Президента Республики Беларусь ««О мерах по развитию придорожного сервиса» с 15.05.2008 №270;

- Генеральная схема развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2015 года от 28.02.2013 №5, утвержденная постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Согласно вышеперечисленным нормативным актам, в Беларуси упрощен порядок выделения земель под дорожную инфраструктуру, предусмотрены двухлетние на- 124 логовые каникулы и возможность получения льготных кредитов для владельцев будущих объектов придорожного сервиса на их строительство.

Согласно данным Министерства спорта и туризма в кратчайшие сроки в Республике Беларусь будет организован обязательный перечень инфраструктуры вблизи объектов придорожного сервиса, куда войдут гостиницы, сувенирные киоски, площадки для отдыха, санитарные устройства, малые архитектурные формы, информационно-рекламные щиты и др.

Среди этим, интернациональные специалисты фиксируют соответствующее недочеты во компании белорусского подорожного обслуживания:

- высокие процентные ставки на получение кредита под строительство объектов придорожного сервиса;
- преобладание платных стоянок для водителей-дальнобойщиков, в то время как за рубежом имеются бесплатные охраняемые автостоянки;
- оказание белорусскими объектами придорожного сервиса 1-2 услуг;
- отсутствие на автозаправках душа, а на протяжении дорог – таксофонов и пунктов экстренного ремонта транспорта;
- скудный ассортимент блюд, небольшой размер порций в придорожных пунктах питания и др.

Для того чтобы устранить существующие недостатки, Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларуси разработан и утвержден технический нормативный акт (кодекс) «Автомобильные дороги. Размещение и обустройство объектов сервиса» – ТКП 507-2014 (02190).

Следует отметить, что прототипом данного технического кодекса послужили рекомендации, принятые в Федеративной Республике Германии. В частности для немецкого придорожного сервиса характерно:

- наличие вдоль всех автобанов каждые 30-50 км комплексных объектов придорожного сервиса, сочетающих полный спектр услуг;
- безопасность и комфортность пребывания и передвижения пользователей немецких автобанов;
- наличие в местах пересечения транспортных коридоров многофункциональных комплексов придорожного сервиса и др.

Содержание разработанного в Беларуси технического кодекса также соответствует межгосударственному стандарту Евразийского совета по стандартизации, метрологии и сертификации государств, входящих в СНГ. В данном кодексе детально представлены:

- неотъемлемые также подходящие промышленные характеристики объектов подорожного обслуживания,

- нормы строительства и реконструкции автодорог,
- советы предприятиям, которые будут заняты в постройке новейших объектов придорожного сервиса и др.

Подводя результат вышеизложенному, подчеркнем то, что опыт организации подорожного сервиса за границей может быть полезна Республике Беларусь, а его анализ и внедрение имеют все шансы быть в числе значимых задач внешнеэкономической деятельности экспертов экономического профиля.

Литература:

1. Придорожный сервис [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mintrans.gov.by/rus/activity/roadmanagement/pridorojniy/>. – Дата доступа: 20.05.2021.
2. Придорожный сервис Беларуси: проблемы и перспективы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.transportal.by/spetz_rassle-dovanie/pridorozhnyy-servis-belarusiproblemy-i-perspektivy.html?sphrase_id=4788. – Дата доступа: 20.05.2021.
3. Кодекс для придорожного сервиса [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gb.by/novosti/ekonomika/kodeks-dlya-pridorozhnogo-servisa>. – Дата доступа: 20.05.2021.