

Придорожный сервис в Беларуси: национальный и региональный аспект

Л.Ф. Трацевская

Учреждение образования «Витебский государственный университет имени П.М. Машерова»

Развитие и конкурентоспособность туристской деятельности, как на национальном, так и на региональном уровне, во многом определяется ее инфраструктурным обеспечением, важнейшей составляющей которого является придорожный сервис.

Цель данной статьи – анализ состояния придорожного сервиса в Республике Беларусь и Витебской области, выявление проблем его функционирования и определение основных направлений его развития на современном этапе.

Материал и методы. *Материалом послужили труды отечественных ученых-экономистов, статистические данные, характеризующие развитие придорожного сервиса в Беларуси и Витебской области. Основные методы исследования: логико-дедуктивный, восхождение от абстрактного к конкретному, анализ и синтез.*

Результаты и их обсуждение. *В настоящее время Республика Беларусь и ее важнейший регион – Витебская область – находятся в зоне влияния оживленных пассажирских и торговых потоков между Евросоюзом и Россией, что создает благоприятные предпосылки как для организации их туристско-экскурсионного обслуживания, так и для развития здесь придорожного сервиса. В то же время уровень обустроенности основных туристско-экскурсионных трасс, расположенных на их территориях, еще нельзя признать приемлемым. При этом развитие системы придорожного обслуживания должно осуществляться не только за счет расширения. Очень важно повышать качество обслуживания участников дорожного движения и доходность сервисных организаций, стараться решать проблемы, с которыми приходится сталкиваться на этом пути.*

Заключение. *Природный потенциал Беларуси и Витебской области, их географическое положение и путепроводы представляют собой значительную ресурсную базу для развития внутреннего и въездного туризма, а значит, и придорожного сервиса. В то же время его функционирование, как на национальном, так и на региональном уровне, сопряжено с рядом серьезных проблем, которые необходимо учитывать при развитии современной индустрии туризма. Их решение будет способствовать формированию адекватной современным социально-экономическим критериям системы придорожного обслуживания, расширению ее сервисных возможностей, что позволит оказывать путешествующим по белорусским дорогам разнообразные и качественные услуги.*

Ключевые слова: *регион, придорожный сервис, туристские услуги, проблемы функционирования, основные направления развития.*

Roadside Service in Belarus: National and Regional Aspect

L.F. Tratsevskaya

Educational establishment “Vitebsk State P.M. Masherov University”

Development and competitiveness of tourist activity, both on national, and at the regional level, in many respects is defined by its infrastructure providing the major component of which is roadside service.

The aim is the analysis of the condition of roadside service in the Republic of Belarus and Vitebsk Region, identification of problems of its functioning and definition of the main directions of its development at the present stage.

Material and methods. As material the works of domestic scientists-economists, statistical data characterizing development of roadside service in Belarus and Vitebsk Region served. Main methods of research: logical and deductive, ascension from abstract to concrete, the analysis and synthesis.

Findings and their discussion. Now Republic of Belarus and its major region – Vitebsk Region are in a zone of influence of brisk passenger and trade streams between the European Union and Russia that creates favorable prerequisites as for the organization of tourist and excursion service of transit streams, and for development of roadside service here. At the same time still it is impossible to recognize as acceptable the level of an equipment of the main tourist and excursion routes located in their territories with the objects of wayside service. Thus development of system of roadside service has to proceed not only due to expansion. It is very important to increase quality of service of participants of traffic and profitability of the service companies, to try to solve problems which it is necessary to face on this way.

Conclusion. Natural capacity of Belarus and Vitebsk Region, their geographical position and overpasses represent considerable resource base for development of internal and entrance tourism, and, thus, roadside service. At the same time its functioning, both on national, and at the regional level, is interfaced to a number of serious problems which need to be considered at development of the modern industry of tourism. Their decision will promote formation of system of roadside service adequate to modern social and economic criteria, expansion of its service opportunities that will allow rendering those travelling on the Belarusian roads various and high-quality services.

Key words: region, wayside service, tourist services, problems of functioning, basic directions of development.

На современном этапе устойчивое экономическое развитие стран и регионов во многом определяется успешным осуществлением на их территориях видов деятельности, способных предложить потребителю не только интересный, актуальный продукт, но имеющих возможность формирования привлекательных условий его использования. Республика Беларусь и ее важнейший регион – Витебская область – также стремятся позиционировать себя в соответствии с этой актуальной тенденцией, что предопределяет особое внимание к развитию здесь туристской деятельности и, в частности, придорожного сервиса.

Важность изучения современного состояния и выявления проблем системы придорожного сервиса в Беларуси и Витебской области определяется значительным уровнем их транзитивности. Ежегодно объекты придорожной инфраструктуры, находящиеся в пределах их территорий, посещаются большим количеством людей, поэтому расположение, количество и состояние данных сервисных организаций сказываются на имидже не только Витебщины, но и Беларуси в целом. Кроме того, как показывает мировой опыт, доходы, которые приносит деятельность организаций, занимающихся придорожным обслуживанием путешественников, являются немаловажным вкладом не только в региональную, но и в национальную экономику, способствуют их развитию. Однако уровень инфраструктурной обустроенности имеющихся здесь основных туристско-экскурсионных трасс нельзя признать соответствующим современным международным требованиям, а значит приемлемым. В то же время подходы к решению данной проблемы, особенно в региональном разрезе, в Беларуси недостаточно разработаны и освещены, что определяет актуальность исследования современного состояния, функционирования и важнейших направлений развития системы придорожного сервиса на национальном и региональном уровне, а значит, и данного научного исследования.

Вследствие обозначенного цель настоящей статьи состоит в изучении состояния, проблем и перспектив развития придорожного сервиса в Республике Беларусь и Витебской области на современном этапе.

Материал и методы. Материалом послужили труды отечественных ученых-экономистов, статистические данные, характеризующие развитие придорожного сервиса в Беларуси и Витебской области. В качестве основных методов исследования использовались логико-дедуктивный, восхождение от абстрактного к конкретному, анализ и синтез.

Результаты и их обсуждение. Республика Беларусь – молодое суверенное государство в центре Европы, имеющее богатую многовековую историю и живописные природные ландшафты, сохранившиеся в естественном состоянии. Кроме того, Беларусь положительно выделяется своим транзитным расположением на пересечении оживленных пассажирских и

торговых потоков между Евросоюзом и Россией, странами Балтии и Украиной. На протяжении веков белорусские земли выполняли и выполняют функцию своеобразного «моста», способствующего евроазиатскому торгово-экономическому и культурному обмену. В настоящее время Республика Беларусь имеет развитую транспортную систему, способствующую эффективному развитию туристских перевозок. По протяженности и качеству автомобильных дорог она является лидером среди стран СНГ, однако существенно уступает ведущим странам Евросоюза. Протяженность белорусских автомобильных дорог общего пользования составляет 85,7 тыс. км, в том числе 74,3 тыс. км автодорог с твердым покрытием [1]. Средний показатель густоты этого вида дорог составляет 359,6 км на 1 тыс. кв. км, что выводит Республику Беларусь на 15-е место в Европе по их плотности. Среди регионов страны наиболее высокие показатели густоты автодорожной сети с твердым покрытием имеют Гродненская (469,3 км на 1 тыс. кв. км) и Минская (431,8) области. Средним уровнем характеризуются Витебская (364,7), Могилевская (337,7) и Брестская (316,5) области [1].

Наибольшей привлекательностью для туристов обладают автодороги с высокими показателями экскурсионной аттрактивности, вдоль которых в пределах получасовой транспортной доступности сконцентрировано значительное количество важных объектов природного и историко-культурного наследия. Среди таких магистралей можно выделить следующие: Гродно–Слоним–Кобрин, Брест–Минск–Орша, Витебск–Полоцк–Верхнедвинск, Минск–Лида–Гродно, Брест–Кобрин–Пинск–Туров, Минск–Молодечно–Ошмяны. Данные обстоятельства, а также тот факт, что придорожный сервис может приносить в государственный бюджет Беларуси доход в сумме до 100 млн долларов в год, открывают широкие возможности для развития туризма и свидетельствуют о макроэкономическом значении придорожного обслуживания. Более того, построение эффективной логистической системы в стране также будет невозможно без отлаженного придорожного сервиса.

В Беларуси, как и в других странах, в систему придорожного обслуживания входят объекты, расположенные на придорожной полосе функционирующих дорог и предназначенные для оказания услуг участникам дорожного движения в пути следования. Основными организациями, занимающимися придорожным обслуживанием путешественников в Республике Беларусь, являются мотели, гостиницы, кемпинги, станции технического обслуживания (СТО) и автозаправочные станции (АЗС), мойки, объекты торговли и общественного питания. Особенностью функционирования придорожного сервиса в республике является регулирование его деятельности со стороны государства. Это связано с пониманием его важной роли в развитии национального туризма и с необходимостью улучшения его состояния. Первое упоминание о придорожном сервисе в белорусском законодательстве обозначено 1994 г. В это время был принят Закон Республики Беларусь от 2 декабря 1994 г. № 3434-XII «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» [2]. Важную роль в регулировании деятельности объектов придорожного сервиса Беларуси играет Указ Президента Республики Беларусь № 270 от 15 мая 2008 г. «О мерах по развитию придорожного сервиса» [3]. Помимо указанных документов к нормативно-правовой базе, регулирующей придорожный сервис, также относится Генеральная схема развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2015 г. [4].

Данными нормативно-правовыми актами установлен ряд преференций для физических и юридических лиц, инвестирующих в объекты придорожного сервиса: оперативное выделение земельных участков, упрощенная процедура оформления проектно-сметной документации, льготное кредитование. При этом на магистральных республиканских автомобильных дорогах с нумерацией «М» или «М/Е» размещение объектов придорожного сервиса осуществляется в местах, предусмотренных упомянутой выше Генеральной схемой. В первоочередном порядке размещение комплексов сервисных услуг должно осуществляться на автомобильных дорогах, входящих в международные транспортные коридоры (II, IX), вблизи таких населенных пунктов, как Брест, Барановичи, Минск, Борисов, Орша, Гомель, Жлобин, Бобруйск, Ошмяны [4]. Кроме того, среди основных требований к размещению объектов придорожного сервиса в Республике Беларусь обозначенные нормативно-правовые документы выделяют следующие: места их нахождения должны быть увязаны с генеральными планами городов; кафе, магазины, гостиницы должны быть обеспечены автомобильными стоянками, контейнерами для мусора, электроснабжением, водоснабжением, канализацией и освещением; должно быть

предусмотрено и обязательное освещение прилегающего к объекту участка автомобильной дороги.

Таким образом, сформированная в Республике Беларусь нормативно-правовая база, регулирующая функционирование системы придорожного сервиса, обладает рядом преимуществ, среди которых можно выделить:

- стабильность;
- минимальное вмешательство государства в работу придорожных сервисных объектов;
- недопущение ухудшения условий их экономической деятельности;
- предоставление значительных налоговых и иных льгот инвесторам в строительство объектов придорожного обслуживания путешественников.

В настоящее время в системе республиканского придорожного сервиса функционирует 341 автозаправочная станция, 166 газозаправочных пунктов, 59 гостиниц, 44 мойки, 84 охраняемые стоянки, 345 предприятий торговли, 454 пункта питания и 90 станций технического обслуживания [5]. Таким образом, среди придорожных сервисных объектов в Беларуси преобладают АЗС, магазины и объекты общественного питания. Ведется строительство и реконструкция еще почти 70 объектов. Основными операторами придорожного сервиса и инвесторами в его развитие в стране выступают концерн «Белнефтехим», Белкоопсоюз, предприятия коммунальной собственности, находящиеся в ведении областных исполнительных комитетов.

Тем не менее, современное состояние системы придорожного обслуживания в Республике Беларусь нельзя признать удовлетворительным. Так, потребность в автозаправочных станциях покрыта на 60%; в объектах, осуществляющих продажу продуктов питания, – на 55%; в охраняемых стоянках – на 50%. Большинство объектов придорожного сервиса страны оказывают потребителям, как правило, всего одну-две услуги, в то время как в Западной Европе – от семи до десяти.

Недостаточная развитость и эффективность функционирования придорожного сервиса в Беларуси, по нашему мнению, вызваны следующими проблемами:

- 1) ограничения по размещению придорожных сервисных объектов, обусловленными соблюдением государственных интересов и решением социальных задач;
- 2) относительно невысокой интенсивностью автотранспортного движения на республиканских дорогах по мере удаления от населенных пунктов;
- 3) трудностями выделения земельных участков под сервисные объекты, связанными с недостаточной информированностью специалистов региональных органов власти по актуальным вопросам развития придорожного сервиса;
- 4) исключительными случаями и необходимостью согласования любого строительства на землях сельскохозяйственного назначения с Президентом Республики Беларусь;
- 5) получением одобрения концерна «Белнефтехим», проводящего единую маркетинговую политику в национальном нефтепромышленном комплексе, на строительство автозаправочных станций;
- 6) отсутствием масштабного кредитования потенциальных инвесторов;
- 7) недостаточно благоприятной конкурентной средой, что ведет к ухудшению качества и сокращению количества предоставляемых услуг;
- 8) отсутствием компаний, имеющих возможность создавать сети придорожных сервисных объектов. На наш взгляд, Беларуси целесообразно ориентироваться на зарубежный опыт: объекты нужно возводить комплексно, а услуги придорожного сервиса привязывать к размещению соответствующих объектов через каждые 30–50 км пути;
- 9) неадекватным в большинстве случаев режимом работы сервисных объектов, в то время как для удобства клиентов они должны функционировать круглосуточно.

Устранению вышеобозначенных проблем, на наш взгляд, могут способствовать следующие мероприятия:

- Совершенствование и стабилизация нормативно-правовой базы, что позволит создать условия для более эффективной работы органов власти всех уровней при выделении земельных участков под строительство объектов придорожного сервиса. Только прозрачность и неизменность правил осуществления хозяйственной деятельности и предсказуемость ситуации

в сфере оказания услуг придорожного сервиса позволит привлечь сюда потенциальных инвесторов.

- Повышение качества работы специалистов всех государственных организаций, задействованных в процедуре выделения под сервисные объекты земельных участков, с предполагаемыми инвесторами.

- Привлечение в сферу придорожного сервиса иностранных компаний с их опытом и высочайшими стандартами обслуживания с целью формирования оптимальной конкурентной среды и повышения качества оказываемых услуг.

- Создание более совершенной системы информирования и консультирования автоперевозчиков и других пользователей автодорог о существующей в стране сервисной инфраструктуре и предполагаемом размещении новых объектов придорожного сервиса.

Без реализации данных мероприятий дальнейшее функционирование системы придорожного сервиса в Республике Беларусь вряд ли будет эффективным, и иметь возможность способствовать привлечению туристов и развитию туристической индустрии в стране.

Что же касается регионального аспекта развития придорожного сервиса в Беларуси, то наиболее показательным в этом отношении и проецируемым на другие регионы республики представляется, на наш взгляд, положение дел в данной сфере в Витебской области. Этот важнейший регион Республики Беларусь, занимая 40 тыс. кв. км, находится в ее северной части в среднем течении Западной Двины и верховьях Днепра. Территория Витебщины относится к уникальному природно-географическому комплексу Белорусского Поозерья, благодаря чему регион отличается живописными ландшафтами, где сочетаются холмистые ледниковые возвышенности и прорезанные речными долинами равнины, многочисленные озера, обширные леса и болотные массивы. Помимо привлекательных рекреационных ландшафтов, в Витебской области сконцентрирована большая часть водного рекреационного фонда Республики Беларусь, что обуславливает значительную привлекательность региона для развития различных природно-ориентированных форм туризма (лечебно-оздоровительного, спортивного, экологического, агротуризма, рыболовно-охотничьего) [6]. Кроме того, область в меньшей степени по сравнению с другими областями Республики Беларусь затронута последствиями Чернобыльской катастрофы, что делает ее ключевым регионом перспективного рекреационного освоения.

На протяжении веков благодаря высокой транзитивности своей территории Витебская область выполняла и продолжает выполнять функцию своеобразного коридора, способствующего международному торгово-экономическому и культурному обмену. В настоящее время регион находится в зоне влияния оживленных пассажирских и торговых потоков между Евросоюзом и Россией: его пересекают два из десяти основных трансъевропейских коммуникационных коридоров (трансъевропейские коридоры № 2 Париж–Берлин–Варшава–Брест–Минск–Москва и № 9 Хельсинки–Санкт-Петербург–Витебск–Могилев–Гомель–Киев–Одесса с ответвлением № 9 Б Вильнюс–Минск–Гомель) [7]. Прохождение по территории Витебской области данных транспортных магистралей создает благоприятные предпосылки как для организации туристско-экскурсионного обслуживания транзитных потоков, так и для развития здесь придорожного сервиса.

Система придорожного обслуживания в регионе включает такие объекты, как авто- и газозаправочные станции, станции технического обслуживания, предприятия торговли, стоянки автомобилей, объекты общественного питания, гостиницы и моечные пункты. Представление о структуре и динамике количества объектов придорожного сервиса в Витебской области за последние три года позволяют получить данные таблицы 1.

Таблица 1

**Количество и состав объектов придорожного сервиса
в Витебской области в 2011–2013 гг.**

| Объекты придорожного сервиса | Количество объектов, ед. | | |
|-----------------------------------|--------------------------|------------|------------|
| | 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. |
| Всего | 253 | 273 | 291 |
| в том числе: | | | |
| объекты розничной торговли | 29 | 32 | 34 |
| автозаправочные станции | 58 | 60 | 63 |
| объекты общественного питания | 73 | 75 | 78 |
| гостиницы | 12 | 12 | 12 |
| моечные пункты | 2 | 2 | 2 |
| станции технического обслуживания | 9 | 9 | 9 |
| прочие сервисные объекты | 70 | 83 | 93 |

Источник: [8].

Из данных таблицы 1 следует, что в 2011–2013 гг. участники придорожного сервиса Витебской области были представлены объектами розничной торговли, автозаправочными станциями, объектами общественного питания, гостиницами, моечными пунктами, станциями технического обслуживания, а также прочими сервисными объектами (охраняемыми автостоянками, пунктами медицинской помощи, душевыми, санитарными объектами, пунктами связи). Их развитие отличала положительная динамика: количество сервисных организаций в 2013 г. по сравнению с 2011 г. возросло на 38 единиц, составив 291 объект. Причиной этому в основном послужило увеличение количества торговых предприятий, автозаправочных станций, объектов общественного питания и прочих объектов придорожного обслуживания.

Что же касается структуры региональной сферы придорожного сервиса, то к концу анализируемого периода среди сервисных объектов, обслуживающих путешественников, доминировали автозаправочные станции (22%), объекты общественного питания (27%), объекты розничной торговли (12%) и прочие объекты (31%). Все они преимущественно находятся в ведении государственного производственного объединения по топливу и газификации «Белтопгаз», концерна «Белнефтехим» и Белкоопсоюза.

Распределение участников системы придорожного обслуживания Витебской области по формам и видам собственности в 2011–2013 гг. выглядит следующим образом (табл. 2).

Таблица 2

**Распределение объектов придорожного сервиса в Витебской области
по формам и видам собственности в 2011–2013 гг.**

| Формы и виды собственности | Количество объектов придорожного сервиса, ед. | | |
|----------------------------|---|------------|------------|
| | 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. |
| Всего | 253 | 273 | 291 |
| в том числе: | | | |
| государственная | 72 | 72 | 74 |
| республиканская | 71 | 71 | 73 |
| коммунальная | 1 | 1 | 1 |
| частная | 72 | 76 | 78 |
| прочие виды собственности | 37 | 53 | 65 |

Источник: [8].

Из приведенных данных в таблице 2 следует, что среди объектов регионального придорожного сервиса последние три года преобладали организации частной формы собственности и сложилась тенденция к их росту. Так, если на начало анализируемого периода

их количество составляло 72 единицы, то к его концу – уже 78 единиц, или 26,8% всех сервисных объектов. В то же время, учитывая необходимость формирования в сфере придорожного обслуживания адекватной требованиям рыночной экономики конкурентной среды, настоящее их количество нельзя считать приемлемым и оптимальным. Частные сервисные организации в Витебской области пока не могут составить серьезной конкуренции сервисным объектам государственной формы собственности. Данное обстоятельство, на наш взгляд, лишает сферу регионального придорожного сервиса необходимой мобильности в реагировании на изменение рыночной конъюнктуры и не способствует достаточно эффективной хозяйственной деятельности.

В настоящее время (по состоянию на 1 января 2015 г.) в Витебской области функционируют 343 организации, занимающиеся придорожным обслуживанием, что вдвое превысило показатель шестилетней давности. Только за последние четыре года на дорогах Витебщины построены и реконструированы 67 таких объектов. Среди наиболее значимых можно выделить мини-кафе на дороге Р45 в Полоцком районе, кафе на трассе Р3, автостоянку на магистрали Витебск–Орша, автозаправочные станции в Полоцком и Толочинском районах [9].

Особую роль в формировании системы регионального придорожного сервиса, как отмечалось выше, играет концерн «Белнефтехим». Так, находящееся в его ведении предприятие «Белнефть–Витебскоблнефтепродукт», на балансе которого находятся 42 объекта придорожного сервиса, в течение последних четырех лет ввело в строй 15 автозаправочных станций, что позволило открыть 89 новых рабочих мест [9]. Все эти объекты располагают терминалами для расчета за услуги с помощью пластиковых карт, их отличает не только оригинальность архитектурного облика, но и соответствие сервисным международным стандартам, в том числе по доступности для клиентов с ограниченными возможностями.

Природный потенциал Витебской области, ее географическое положение и путепроводы представляют собой значительную ресурсную базу для развития внутреннего и въездного туризма, а значит, и придорожного сервиса. С этой целью была разработана подпрограмма «Пятьсот» Региональной программы инновационного и инвестиционного развития Витебской области на 2011–2015 годы, которая предусматривает создание в регионе развитой туристской инфраструктуры, в том числе строительство и реконструкцию 100 объектов придорожного сервиса.

На сегодняшний день в рамках ее реализации выполнен норматив размещения объектов придорожного сервиса на республиканских дорогах с частотой размещения в 50 км. На важнейшей Полоцкой трассе (Р20) уже введено в строй 5 объектов придорожного сервиса: мини-гостиница на 8 койко-мест, баня и кафе на 25 посадочных мест, магазин, кафе «Метан» на 16 посадочных мест, мини-кафе «Вираз» на 12 посадочных мест и объект шиномонтажа. В 2014–2015 гг. предполагается на пересечении данной трассы с трассой Р46 построить автозаправочную станцию в комплексе с кафе и магазином, автозаправочную станцию с мини-маркетом, а также кафе с мини-маркетом.

Кроме того, по инициативе управления спорта и туризма Витебского областного исполнительного комитета специалисты Витебского центра региональных исследований и разработок создали макеты 3 бизнес-планов организаций объектов придорожного сервиса для потенциальных инвесторов. Эти макеты включают перечень и обоснование мероприятий по созданию придорожного мини-кафе на 12 посадочных мест, кафе с гостиницей на 10 мест, а также придорожного комплекса, включающего кафе на 12 посадочных мест, гостиницу на 10 мест и услуги автосервиса. Помимо этого, в макетах бизнес-планов содержится характеристика, цели, инвестиционная емкость сервисного объекта и направления использования инвестиций, в них обозначены основные цели, которые будут решены в процессе реализации данных инвестиционных проектов. Особое значение в них имеет стратегия маркетинга, предполагающая предложение высококачественного сервисного продукта. Данные макеты могут быть использованы инициаторами аналогичных проектов, а также органами государственного управления при поиске инвесторов под конкретные сервисные объекты.

В то же время, несмотря на то, что ритмичное выполнение подпрограммы «Пятьсот» позволило в основном сформировать в Витебской области необходимую сеть придорожного сервиса, уровень обустроенности основных туристско-экскурсионных трасс в регионе еще нельзя признать приемлемым. Развитие системы придорожного обслуживания должно

продолжаться не только за счет ее расширения. Очень важно повышать качество обслуживания участников дорожного движения и доходность сервисных организаций, стараться решать проблемы, с которыми приходится сталкиваться на этом пути.

Среди них, на наш взгляд, можно выделить:

- недостаточную комплексность оказания услуг в придорожных сервисных объектах, что создает неудобства для клиентов, желающих получить несколько их при обращении в одну организацию придорожного обслуживания;
- малоэффективную рекламную деятельность, недостаточно привлекательно позиционирующую участников придорожного сервиса и оказываемые ими услуги;
- недостаточно благоприятный инвестиционный климат для привлечения не только иностранных, но и отечественных предпринимателей в этот сектор региональной экономики;
- плохую санитарную обустроенность автомобильных дорог и особенно магистралей, входящих в международные транспортные коридоры;
- затруднения с расчетами за оказанные услуги посредством пластиковых карт из-за отсутствия на большинстве сервисных объектов необходимых терминалов и инфокиосков.

Решение обозначенных проблем может быть достигнуто за счет осуществления следующих мероприятий:

1) комплексного налаживания придорожного быта путем создания на автодорогах области торгово-логистических центров, предлагающих участникам дорожного движения весь спектр необходимых им услуг;

2) формирования комфортных условий для пребывания на магистральных трассах Витебщины водителей-дальнобойщиков. С этой целью необходимо предусмотреть в пределах объектов придорожного сервиса наличие обменных пунктов, мест отдыха и питания, медпунктов, центров развлечений;

3) совершенствования рекламной деятельности объектов придорожного сервиса, направленной на информирование потенциальных клиентов о конкурентных преимуществах предлагаемого сервисного продукта, посредством использования интернет-ресурсов и организации презентаций, выставок, туристских конкурсов и конференций. Такая умная, профессиональная реклама будет, по нашему мнению, через рекламирование конкретных объектов придорожного обслуживания способствовать туристической рекламе региона в целом, его природных и исторических достопримечательностей;

4) способствования оказанию на придорожных сервисных объектах обслуживания качества европейского уровня с помощью предоставления клиентам возможности пользования услугами WI-FI, душевыми кабинами и парикмахерскими;

5) создания на объектах регионального придорожного сервиса надлежащих условий для комфортных поездок людей с ограниченными возможностями, а для туристов, путешествующих с грудными детьми, – пеленальных комнат;

6) проведения широкой рекламной-информационной кампании с участием как местных органов власти, так и заинтересованных ведомств и организаций с целью привлечения инвесторов в сферу придорожного сервиса Витебщины.

Реализация данных мероприятий позволит не только расширить возможности придорожного обслуживания путешественников в регионе, но и вывести его на современный качественный уровень.

Заключение. Проведенное исследование показало, что Республика Беларусь и Витебская область имеют весомое геополитическое преимущество, способствующее осуществлению здесь конкурентоспособной туристической деятельности. Природный потенциал и система автодорожных коммуникаций, как основные из них, представляют собой значительную ресурсную базу для развития внутреннего и въездного туризма, а значит, и придорожного сервиса. В то же время в ходе исследования удалось выявить ряд серьезных проблем, препятствующих его эффективному функционированию как на национальном, так и на региональном уровне. Эти проблемы связаны с недостаточной инфраструктурной обеспеченностью придорожного обслуживания путешественников (нехваткой объектов питания, временного проживания, бытового обслуживания, терминалов по оплате услуг с помощью пластиковых карт). Особого внимания заслуживают качество оказания путешественникам сервисных услуг и их реклама. Решение обозначенных проблем позволит

сформировать адекватную современным социально-экономическим критериям систему придорожного обслуживания путешественников, расширить ее возможности по оказанию качественных услуг с местным колоритом, что станет важнейшим аспектом положительного имиджа как Республики Беларусь, так и Витебщины – одного из самых привлекательных в туристическом отношении ее регионов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Решетников, Д.Г. География туризма Республики Беларусь: учеб.-метод. пособие / Д.Г. Решетников. – Минск: Изд-во «Четыре четверти», 2011. – 320 с.
2. Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности: Закон Республики Беларусь от 2 декабря 1994 г. № 3434-ХП: с изм. и доп.: текст по состоянию на 4 января 2014 г. № 130-3 [Электронный ресурс] // Нац. правовой информационный портал Респ. Беларусь. – Минск, 2014.
3. О мерах по развитию придорожного сервиса: Указ Президента Республики Беларусь от 15 мая 2008 г. № 270: с изм. и доп.: текст по состоянию на 31 января 2013 г. № 47 // Нац. правовой интернет-портал Респ. Беларусь [Электронный ресурс]. – Минск, 2013.
4. Генеральная схема развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2015 года: утв. М-вом транспорта и коммуникаций Респ. Беларусь 31 декабря 2010 г., № 106 // Консультант Плюс: Беларусь: Нормативные документы [Электронный ресурс]. – 2009. – № 26. – 7/13173.
5. Туризм и туристические ресурсы в Республике Беларусь: стат. сб. / Нац. стат. комитет Респ. Беларусь. – Минск, 2014. – 131 с.
6. Трацевская, Л.Ф. Рекреационно-географическое положение Витебской области как фактор развития туризма в регионе / Л.Ф. Трацевская // Наука – образованию, производству, экономике: материалы XIX(66) Регион. науч.-практ. конф. преподавателей, научных сотрудников и аспирантов, Витебск, 13–14 марта 2014 г. – Витебск: ВГУ имени П.М. Машерова, 2014. – С. 363–365.
7. Трацевская, Л.Ф. Рекреационно-географические особенности туристского потенциала Витебской области / Л.Ф. Трацевская // Устойчивое развитие экономики: состояние, проблемы, перспективы: материалы VIII Междунар. науч.-практ. конф., Пинск, 17 окт. 2014 г. – Пинск: УО «Полес. гос. ун-т», 2014. – С. 215–218.
8. О работе объектов придорожного сервиса Витебской области за 2013 г. / Нац. стат. комитет Респ. Беларусь. Главное стат. управление Витебской области. – Витебск, 2014. – 26 с.
9. Трацевская, Л.Ф. Современное состояние и проблемы функционирования придорожного сервиса Витебской области / Л.Ф. Трацевская // Наука – образованию, производству, экономике: материалы XX(67) Регион. науч.-практ. конф. преподавателей, научных сотрудников и аспирантов, Витебск, 12–13 марта 2015 г.: в 2 т. – Витебск: ВГУ имени П.М. Машерова, 2015. – Т. 1. – С. 315–316.