

## **МЕЖДУНАРОДНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ ПРИДОРОЖНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ В БЕЛАРУСИ**

**А. В. Евстратенко**

*Учреждение образования «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель*

Научный руководитель И. Г. Малков, д-р архитектуры, профессор

Стратегия развития каждого отдельного государства строится, исходя из имеющихся ресурсов и перспектив роста. В условиях глобализации конкурентоспособность страны в мировом сообществе основывается на обеспечении единого экономического и информационного пространства, совместном определении путей дальнейшего развития и решении региональных и общемировых вопросов, поддержке инноваций и управлении ими, коллективном инвестиционном участии в значимых проектах, противостоянии многим вызовам современности.

Располагаясь на пересечении кратчайших транспортных маршрутов, соединяющих страны Европы и Азии, территория Беларуси обладает значительным потенциалом для осуществления транзитных грузо- и пассажироперевозок. В целях его эффективной реализации Беларусь участвует в ряде инициатив (является членом Таможенного союза, Евразийского экономического сообщества и др.), выстраивает совершенную логистическую систему, проводит реконструкцию и ремонт республиканских автомобильных дорог, формирование национальной системы придорожного сервиса. Качественная дорожная сеть является важнейшим ресурсом, способным значительно повлиять на процесс экономического развития, а также обеспечить инновационный и информационно-коммуникационный обмен, эффективную занятость и высокую производительность труда населения.

О свершившейся интеграции белорусской сети придорожного сервиса в европейскую систему пока говорить не приходится. Однако наблюдается определенное зарождение согласованной сети придорожного обслуживания в сопредельных государствах на протяжении международных транспортных коридоров. Для Республики Беларусь таковыми являются 2 трансъевропейских транспортных коридора, определенных по международной классификации под номером II (Запад–Восток) и под номером IX (Север–Юг) с ответвлением IX В: автомобильные дороги М-1/Е30: Брест–Минск–граница Российской Федерации и М-8/Е95: граница Российской Федерации–Витебск–Гомель–граница Украины; М-7/Е28: Минск–Ошмяны–граница Литвы и М-5/Е271: Минск–Гомель, соответственно.

Известно мнение о низком качестве придорожной инфраструктуры в Беларуси, приемлемом и разнообразном – в Украине и России и достаточно высоком уровне обслуживания – в соседних Польше и Латвии. Во многих государствах, в том числе Беларуси и странах-соседах предпринимаются определенные меры, заложенные в государственных программах, нормативно-правовых актах, по реконструкции и ремонту автодорог, развитию системы придорожного сервиса. Однако несколько отличаются пути достижения запланированных показателей. К примеру, в нашей стране

реализуется программа государственно-частного партнерства, в Украине и России первенство отдано частному капиталу. На магистральных дорогах в пределах территории Украины уже активно формируется несколько довольно крупных частных сетей придорожного обслуживания, отличающихся фирменным архитектурно-пространственным решением и характерным наполнением: «Бистро пекаря», «Батьківська хата». В Беларуси имеются объекты различного качественного уровня, преобладающее число которых не отличается многозадачностью и рациональной структурой. Между тем, большая часть поступлений в секторе автомобильных дорог обеспечивается за счет транзитных транспортных перевозок и уровень соответствующей инфраструктуры немало влияет на привлекательность страны для данных перемещений. В настоящий момент потенциал белорусских автомобильных дорог используется не в полной мере. В целях обеспечения требуемого объема грузо- и пассажироперевозок через территорию Беларуси необходимо создание благоприятных условий: упрощение административных процедур и визовой доступности, расширение международного сотрудничества путем активизации товарного, сервисного и культурного обмена, обеспечение высокого качества транспортных магистралей и должного уровня системы придорожного сервиса с регулярным размещением объектов, оптимальным соотношением цены и качества, а также совершенствование банковской системы.

Общее историческое прошлое, географическое соседство и схожие ментальные особенности Беларуси и сопредельных государств предопределили пути формирования транспортных коридоров и соответствующего обустройства. Значительно влияют на данный процесс мировая экономическая и транспортная интеграции. В развитии системы придорожного сервиса заимствуются стандарты и основные положения европейских стран, преуспевших в данном направлении, в частности, Германии и Польши, несмотря на различные экономические модели, регулирующие транспортную деятельность правовые документы и значительно превосходящую интенсивность транспортного потока.

В Беларуси принята надлежащая система классификации дорог и ведется работа по пересмотру технических нормативов и регламентов в соответствии с Европейскими стандартами и директивами. Имеется подробный перечень норм и стандартов, которые изначально разработаны на основе российских СНиПов и ГОСТов и постоянно дорабатываются с учетом специфики дорог, климатических и природных условий Беларуси. Включение EUROCODES, эквивалентов EUROCODES и гармонизированных стандартов в различных областях (например, несущая способность в 11,5 т на одиночную ось, стандарты безопасности дорог и т. д.) определили направления реформирования и разработки самых современных национальных норм [1]. Европейские стандарты использованы и при утверждении рекомендуемых интервалов размещения объектов придорожного сервиса различного назначения. Преимущественная оправданность принятых значений для Беларуси подтверждается расчетами, опросами и иными исследованиями, однако с подчеркнутой необходимостью более эффективного использования дорожной сети путем увеличения интенсивности транспортного потока, что, в свою очередь, требует более активного участия нашего государства в мировых интеграционных процессах. При этом архитектурно-художественное оформление и планировочная структура данных объектов слабо регламентированы, что немало отражается на качестве сети. Условно в Беларуси сформирована система придорожного обслуживания, усредненный показатель регулярности размещения объектов вдоль автодорог республиканского значения свидетельствует о соответствии нормативному. Однако обследование данных автодорог

---

показало значительную неравномерность расположения объектов обслуживания как в Беларуси, так и в соседних России и Украине. Формирование черт согласованности, высокого уровня архитектурно-планировочного и структурного построения на всем протяжении транспортного коридора требует значительных усилий всех причастных сторон, в том числе утверждения многосторонних нормативных требований и сбалансированных решений, принятых на международном уровне.

#### Л и т е р а т у р а

1. Обзор транспортного сектора Республики Беларусь. – Режим доступа: <http://documents.vseмирnuybank.org/curated/ru/182841468206689580/pdf/550150ESW0whit10Box358280B01PUBLIC1.pdf>. – Дата доступа: 28.03.2018.