

СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА НА ПРИМЕРЕ ГРОДНЕНСКОЙ ОБЛАСТИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Введение. Республика Беларусь называется «жемчужиной нового Шелкового пути», ведь она находится на пересечении двух международных транспортных коридоров — Север-Юг и Запад-Восток. Первый соединяет такие страны, как Германия, Польша, Беларусь и Россия. Вторым — Финляндию, Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию и Грецию. Ежегодно через территорию Беларуси перевозится более 100 млн т груза [1] и проезжает свыше 22 млн человек [2]. Данная информация располагает к развитию придорожного сервиса.

Следует отметить, что на всех участках транспортных коридоров, которые проходят по территории республики, и республиканских автомобильных дорогах существует сеть объектов придорожного сервиса. Под особым контролем у государства находятся мероприятия по расширению объема и повышению качества оказываемых услуг, а приоритетным направлением в данной области является строительство комплексов с полным набором сервисных услуг. Узнать о наличии на трассе объектов придорожного сервиса за несколько километров участникам дорожного движения помогают соответствующие информационные дорожные знаки с указанием сервиса, оказываемого на объекте.

Основная часть. Объектами придорожного сервиса признаются капитальные строения (здания, сооружения), которые находятся на придорожной полосе республиканских автомобильных дорог и используются в целях предоставления услуг участникам дорожного движения в пути следования (услуги питания и постоя, станции технического обслуживания и мойки, объекты торговли) [3].

На конец 2017 года обслуживание при дороге на территории Республики Беларусь осуществляли 378 автозаправочных станций, 159 газозаправочных пунктов, 70 гостиниц, 40 моек, 88 охраняемых стоянок, 402 предприятия торговли, 533 пункта питания и 77 пунктов технического обслуживания [4].

Для того чтобы рационально разместить объекты придорожного сервиса, разработана и утверждена постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 24 марта 2016 года № 13 «Генеральная схема развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2020 года», которая была согласована со всеми заинтересованными сторонами. В данной схеме представлены места на автомобильных дорогах, где уже имеются необходимые объекты либо ведется их строительство, а также предлагаемые для размещения объекты с перечислением их минимального состава.

В данный момент на стадии строительства находится 90 различных видов объектов сервиса, еще 224 проектируются. Для более выгодного расширения и строительства новых сервисных комплексов вынесены на рассмотрение 475 объектов.

На автомобильных дорогах Гродненской области общее количество строящихся, проектируемых и предлагаемых для строительства объектов придорожного сервиса составляет 87. Данная область имеет разветвленную сеть автомобильных дорог, состоящую из 17 автодорог с индексом «Р» (республиканского значения) и 3 дорог, включаемых в сеть международных автомобильных дорог европейской транспортной системы и имеющих индекс «М»: М-6 «Минск — Гродно — граница Республики Польша (Брузги)»; М-7 «Минск — Ошмяны — граница Литовской Республики (Каменный Лог)»; М-11 «Граница Литовской Республики (Бенякони) — Лида — Слоним — Бытень» (таблица 1).

Т а б л и ц а 1 — Перечень объектов придорожного сервиса на республиканских дорогах, включаемых в сеть международных автомобильных дорог европейской транспортной системы (с индексом «М»), на 01.01.2018 по Гродненской области [5]

Наименование дороги, собственник объектов	Наименование объекта сервиса					
	АЗС	гостиница/ мотель	объект питания	объект торговли	моечный пункт	СТО
М-6 «Минск — Гродно — граница Республики Польша (Брузги)»	16	5	19	16	0	0
В том числе объекты:						
РУП «Белоруснефть»	10	3	10	10	—	—
потребительской кооперации		1	3	1	—	—
частной формы собственности	6	1	6	5	—	—
М-7 «Минск — Ошмяны — граница Литовской Республики (Каменный Лог)»	7	3	8	7	0	0
В том числе объекты:						
РУП «Белоруснефть»	3	1	3	4	—	—
потребительской кооперации					—	—
частной формы собственности	4	2	5	3	—	—
М-11 «Граница Литовской Республики (Бенякони) — Лида — Слоним — Бытень»	7	1	7	7	1	3

Окончание таблицы 1

Наименование дороги, собственник объектов	Наименование объекта сервиса					
	АЗС	гостиница/ мотель	объект питания	объект торговли	моечный пункт	СТО
В том числе объекты:						
РУП «Белоруснефть»	2	—	1	1	—	—
потребительской кооперации		—	1	2	—	—
частной формы собственности	5	1	5	5	1	3

Можно отметить, что придорожный сервис более развит на магистральной трассе М-6. На данной дороге находятся 16 объектов АЗС, из которых 62,5% принадлежат РУП «Белоруснефть», а 37,5% относятся к частной собственности. Из 5 гостиниц 3 также относятся к РУП «Белоруснефть», по одной — объекты потребительской кооперации и частной собственности. Объекты общественного питания и объекты торговли также преимущественно принадлежат РУП «Белоруснефть». На данной трассе отсутствуют моечные пункты и СТО. Наибольший процентом объектов на данной трассе владеет РУП «Белоруснефть».

Что касается магистралей М-7 и М-11, то количество расположенных на них объектов придорожного сервиса приблизительно одинаковое — 25 и 26 соответственно. В отличие от трассы М-6, наибольший процент объектов принадлежит частной собственности, а не РУП «Белоруснефть».

На дороге М-7 объекты придорожного сервиса представлены только РУП «Белоруснефть» и частной собственностью. Трасса М-11 располагает только 4 объектами РУП «Белоруснефть». Нишу гостиниц, моечных пунктов и СТО полностью занимает частная собственность.

Таким образом, наибольшую конкуренцию на автомагистралях с индексом «М» потребительской кооперации и РУП «Белоруснефть» составляют объекты частной формы собственности, являющиеся лидерами в предоставлении услуг на данных автодорогах региона.

Что касается автодорог с индексом «Р» (республиканского значения), то они имеют в наличии следующие объекты придорожного сервиса (таблица 2).

Т а б л и ц а 2 — Перечень объектов придорожного сервиса на республиканских дорогах, включаемых в сеть республиканских автомобильных дорог, на 01.01.2018 по Гродненской области [5]

Наименование дороги, собственник объектов	Наименование объекта сервиса					
	АЗС	гостиница/ мотель	объект питания	объект торговли	моечный пункт	СТО
Р-5 «Барановичи — Новогрудок — Ивье»	—	1	1	2		
В том числе объекты:						
РУП «Белоруснефть»	—	—	—	—	—	—
потребительской кооперации	—	—	—	1	—	—
частной формы собственности	—	1	1	1	—	—
Р-11 «Поречаны — Новогрудок — Несвиж»	2	2	4	3	—	—
В том числе объекты:						
РУП «Белоруснефть»	1	—	1	1	—	—
потребительской кооперации	—	—	2	1	—	—
частной формы собственности	1	2	1	1	—	—
Р-41 «Слоним — Мосты — Скидель — граница Литовской Республики (Поречье)» и Р-42 «Гродно — Гожа — граница Литовской Республики (Привалки)»	2	—	2	4	—	—
В том числе объекты:						
РУП «Белоруснефть»	1	—	—	1	—	—
потребительской кооперации	—	—	—	2	—	—
частной формы собственности	1	2	—	1	—	—
Р-45 «Полоцк — Глубокое — граница Литовской Республики (Котловка)»	4	—	2	6	—	—
В том числе объекты:						
РУП «Белоруснефть»	2	—	1	2	—	—
потребительской кооперации	—	—	—	2	—	—
частной формы собственности	2	—	1	2	—	—
Р-48 «Ворона — Ошмяны — Юратишки — Ивье»	2	—	5	3	—	—
В том числе объекты:						
РУП «Белоруснефть»	1	—	1	1	—	—
потребительской кооперации	—	—	3	1	—	—
частной формы собственности	1	—	1	1	—	—
Р-50 «Мосты — Зельва — Ружань» и Р-51 «Острино — Щучин — Волковыск»	2	—	2	4	—	—
В том числе объекты:						
РУП «Белоруснефть»	1	—	1	1	—	—
потребительской кооперации	—	—	1	2	—	—
частной формы собственности	1	—	—	1	—	—
Р-99 «Барановичи — Волковыск — Пограничный — Гродно»	8	1	11	9	1	3
В том числе объекты:						
РУП «Белоруснефть»	7	—	5	5	1	—
потребительской кооперации	—	—	2	3	—	—
частной формы собственности	1	1	4	1	—	3

В общей численности на региональных дорогах наличествует 86 объектов придорожного сервиса, среди которых преобладают АЗС, объекты торговли и питания. Гостиницы, моечные пункты и СТО практически отсутствуют. Наиболее развит придорожный сервис на дороге Р-99. Наибольшим процентом объектов на данной трассе владеет РУП «Белоруснефть», а также частные собственники — 34 и 32 соответственно. На долю потребительских коопераций приходится 20 объектов.

Предполагается, что потенциал Гродненской области, в том числе потребительской кооперации, как наиболее масштабной торгующей системы в области развития придорожного сервиса, может быть использован более полно. Имеет смысл максимально расширять перечень услуг в кооперативных объектах придорожного сервиса, обеспечивая принцип комплексности услуг, что включает возможность размещения автомобилистов и туристов и оказание услуг питания, услуг по починке и осмотру транспортных средств, наличие объектов торговли, при этом используя новые активные формы и методы рекламы.

Основными факторами, которые смогут положительно повлиять на развитие сферы придорожного сервиса, а также на строительство новых объектов в Гродненской области и Беларуси в целом, можно назвать существующую стабильную нормативную правовую базу, регулируемую государством, а также установленные значительные налоговые и иные льготы для строительства объектов придорожного сервиса. Примером является Указ Президента Республики Беларусь № 345 «О развитии торговли, общественного питания и бытового обслуживания», в котором прописано, что предприниматели в сферах торговли, общепита и бытового обслуживания на селе, в средних и малых городах получили льготы. Указ будет действителен по 31 декабря 2022 года. Также согласно декрету № 7 существенно сокращен перечень санитарных и пожарных норм и правил для объектов общепита [6].

К факторам, положительно воздействующим на развитие сферы придорожного сервиса в Гродненской области, можно отнести поток туристов, которые посещают данный регион. Гродненская область достаточно популярна среди туристов. Кроме самого города Гродно здесь находится всемирно известный Мирский замок, часть Беловежской пуши, а также большое количество достопримечательностей.

Согласно информации, предоставленной управлением спорта и туризма Гродненского облисполкома, на конец февраля 2018 года, с начала года Гродно и регион посетило свыше 5 тыс. туристов более чем из 20 стран. За этот же период 2017 года эта цифра была в два раза меньше. Февраль является не самым активным периодом для туризма, что не мешает наблюдать положительную динамику, рост интереса иностранных граждан к Гродненскому региону. Лидирующие позиции занимают гости из Польши, Литвы и Латвии. Востребованными являются двух-, трехдневные туры в выходные [7].

Также увеличилось число поездок иностранных туристов в Республику Беларусь и граждан Беларуси за рубеж автомобильным транспортом: на 2016 год приходится 2 728,6 тыс. поездок иностранных граждан и 5 556,6 тыс. поездок жителей Беларуси, а на 2017-й — 2 940,3 и 6 775,1 тыс. поездок соответственно. Учитывая то, что наибольшие потоки туристов и экскурсантов идут из Польши и Литвы, на 2017 год их количество составило 22 686 и 26 182 человека соответственно. При возрастающем потоке туристов возрастает и необходимость в объектах придорожного сервиса, а развитие последнего положительно отразится на имидже страны и её экономической составляющей [8].

Для содействия улучшению работы придорожного сервиса в Гродненской области утвержден Перечень проектируемых и предлагаемых для строительства объектов придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах Гродненской области, предусмотренных генеральной схемой развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2020 года по состоянию на 01.01.2017. К постройке предлагаются следующие объекты (таблица 3).

Т а б л и ц а 3 — Перечень предлагаемых для строительства объектов придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах Гродненской области [5]

Объект	М-6	М-7	М-11	Р-11	Р-41	Р-42	Р-44	Р-45	Р-48	Р-89	Р-99	Р-106
СТО	3	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Пункты питания	4	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Пункты стоя	3	1	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—
АЗС	—	1	1	—	1	1	2	—	—	—	—	1
Мойки	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Всего	13	5	4	2	2	2	3	3	1	1	1	2

Из предложенных объектов больший вес имеют пункты питания (17), наименьшее количество — мойки (1). Больше всего объектов предложено на магистрали М-6 «Минск — Гродно — граница Республики Польша (Брузги)», реконструкция которой по состоянию на март 2018 года еще ведется.

Заключение. Дальнейшее развитие данного направления является гарантом обеспечения национальных интересов как на республиканском, так и на региональном уровне. Это поспособствует поднятию престижа транзита автомобильных дорог Республики Беларусь, привлечению дополнительного потока туристов, выполнению международных требований по высокому качеству обслуживания участников дорожного движения, созданию дополнительных рабочих мест для населения, привлечению инвестиций и в целом росту экономического потенциала страны.

Список цитируемых источников

1. Общество. Новости [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.belta.by/society/view/chislo-peresekajuschih-belorusskiju-granitsu-vyroslo-na-15-v-2017-godu-285594-2018>. — Дата доступа: 10.03.2018.
2. Развитие придорожного сервиса: чего не хватает белорусским трассам? [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.ctv.by/razvitiie-pridorozhnogo-servisa-chego-ne-hvataet-belorusskim-trassam>. — Дата доступа: 10.03.2018.
3. О принятии технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_120834/0a4d7a33d4ab935792051912386c35eff1ea77b7/#. — Дата доступа: 11.03.2018.
4. Транспортный комплекс Беларуси [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.baif.by/stati/transportnyi-kompleks-belarusi>. — Дата доступа: 11.03.2018.
5. Придорожный сервис [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://econom.grodno-region.by/ru/pridoroz_servis. — Дата доступа: 10.03.2018.
6. О развитии торговли, общественного питания и бытового обслуживания [Электронный ресурс]: Указ Президента Республики Беларусь № 345 от 22.09.2017 г. // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Режим доступа: http://www.pravo.by/upload/docs/op/P31700345_1506373200.pdf. — Дата доступа: 10.03.2018.
7. С начала Гродно посетили свыше пяти тысяч безвизовых туристов [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://grodno24.com/society/s-nachala-grodno-posetilo-svyshe-pyati-tysyach-bezvizovyh-turistov.html>. — Дата доступа: 11.03.2018.
8. О развитии туризма, деятельности туристических организаций, коллективных средств размещения Республики Беларусь за 2017 год [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/socialnaya-sfera/turizm/publikatsii_9/index_8622/. — Дата доступа: 12.03.2018.

УДК 338.984

В. О. Богушевич, Е. Н. Босая, Е. А. Вакулич, А. В. Вдолина, Б. Б. Яшаев
Учреждение образования «Барановичский государственный университет», Барановичи

ПРИМЕР ПРИМЕНЕНИЯ СТАТИСТИЧЕСКИХ МЕТОДОВ ПРИ ПРОГНОЗИРОВАНИИ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ

Введение. Большинство современных экономистов уверены, что в рыночных условиях государство обязано управлять экономикой. При этом государство должно иметь возможность снизить (или ликвидировать) влияние негативных факторов на социально-экономические процессы и стимулировать воздействие позитивных факторов.

Качество управления определяется способностью предугадывать последствия принимаемых решений. Как следствие, при рассмотрении экономических процессов возрастает роль прогнозов для руководителей различных уровней в принятии научно обоснованных управленческих решений.

Основная часть. Управленческое решение — это выбор курса действий, обеспечивающего получение требуемых результатов; это либо сознательный выбор одной наилучшей альтернативы, либо упорядочение выбранных лучших альтернатив.

В современных условиях управленческие решения должны приниматься на основе тщательного анализа имеющейся информации и с учетом прогнозов состояния рынка.

Прогнозирование является одним из основных звеньев управленческого процесса. Термин «прогнозирование» в переводе с греческого означает «знание наперед». Если мы не можем представить себе ожидаемый ход развития экономического процесса, т. е. не сможем спрогнозировать дальнейшее развитие этого процесса, мы не сможем принимать эффективные управленческие решения по оптимизации работы в рамках данного процесса. Каждое решение — это проекция в будущее, а будущее содержит элемент неопределенности, поэтому важно правильно определить степень рисков, с которыми сопряжена реализация принятых решений. Просчет рисков также является неотъемлемой частью прогнозирования как системы оценки возможных потерь и выигрышей при принятии данного решения.

Прогнозирование экономики расширяет базу для устойчивых и долговременных отношений между хозяйствующими субъектами и государственными органами управления. И тем и другим прогнозы необходимы для выработки долгосрочной экономической политики. Во многих странах успешно применяются национальные и региональные программы и стратегические планы развития экономики, в основе которых лежат экономические прогнозы.

Экономическое прогнозирование традиционно базируется на статистических методах. Данные методы — методы построения адекватных моделей временных рядов и выбора наиболее приемлемых вариантов из всех возможных способов прогнозирования. Статистические методы прогнозирования позволяют не только выявить закономерности на фоне случайностей, делать обоснованные прогнозы, но и оценивать их надежность и достоверность.

В настоящее время статистические методы прогнозирования занимают одно из первых мест в экономической практике. С развитием компьютерной техники, совершенствованием информационных технологий, распространением пакетов прикладных программ эти методы вышли за стены учебных и научно-исследовательских институтов. Они стали важным инструментом в деятельности плановых, аналитических, маркетинговых отделов производственных предприятий и объединений, торговых, страховых компаний, банков, правительственных учреждений.