ОБЪЕКТЫ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА В СОСТАВЕ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ БЕЛАРУСИ

И. Г. Малков

Белорусский государственный университет транспорта, Гомель, Беларусь
apgs@bsut.by

А. В. Евстратенко

Белорусский государственный университет транспорта, Гомель, Беларусь
krisis@inbox.ru

В работе рассматривается значение автомобильных дорог в Беларуси и особая роль объектов придорожного сервиса в качестве составляющей туристической инфраструктуры. Наделённые дополнительными функциями объекты имеют расширенную визуализированную структуру и способны оказывать услуги представителям различных потребительских групп. Приведены факторы, затрудняющие развитие туристической отрасли в Беларуси. Рассмотрены предпосылки формирования объектов придорожного сервиса в качестве туристической составляющей, типы примыкания к туристическим зонам, некоторые особенности архитектурного формирования. Предложена общая структура данных объектов.

Ключевые слова: придорожный сервис, туризм, инфраструктура, туристическое соседствование, архитектурно-пространственное построение.

ROADSIDE SERVICE AS PART OF THE TOURISTIC INFRASTRUCTURE IN BELARUS

Ihar Malkov

Belarusian State University of Transport, Gomel, Belarus
apgs@bsut.by

Anzhelika Evstratenko

Belarusian State University of Transport, Gomel, Belarus
krisis@inbox.ru

The paper considers the importance of highways in Belarus and the special role of roadside service facilities as a component of the tourism infrastructure. The objects with additional functions have an extended visualized structure and can provide services to representatives of various consumer groups. The factors hindering the development of the tourism industry in Belarus are presented. The authors analyze prerequisites for the formation of roadside

service facilities as a tourist component, types of adjacency to tourist zones, some features of architectural formation. The general structure of these objects is proposed.

Keywords: roadside service, tourism, infrastructure, visualization, tourist neighborhood, architectural and spatial construction.

DOI 10.23951/2312-7899-2019-2-202-216

Утилитаризм всегда являлся важнейшим и даже единственным принципом развития автодорожного обустройства. В более ранние времена дороги несли знания, культуру, по ним велись завоевания, осуществлялась передача информации, перемещались товары и изделия. На современном этапе автомобильная дорога – один из важнейших инструментов экономического развития, социокультурных преобразований. Кроме того, она давно не ограничивается лишь коммуникационной и транзитной ролью, а является вместе с тем важнейшим градостроительным комплексом с характерным формообразованием и архитектурно-художественным оформлением. Устойчивое выражение «развитие придорожного сервиса» используется как одно из ключевых направлений инфраструктурного совершенствования на территории Беларуси. Вместе с тем отсутствует система обоснованного размещения объектов придорожного обслуживания и единая стратегия архитектурно-пространственного формирования этих объектов.

Кроме задач внутриреспубликанского сообщения и транзитных перевозок, автодорога обеспечивает туристические перемещения. Объекты притяжения туристов в Беларуси располагаются достаточно разрозненно, а тематика маршрутов нередко не ограничивается одним направлением. Транспортное обслуживание туристов – важнейшая составляющая индустрии гостеприимства. А такие направления, как транзитный, трансграничный и автомобильный туризм, требуют дальнейшего развития. Ожидаемыми результатами грамотно и разнообразно сформированной туристической отрасли являются не только привлечение капитала и приобретение определённой известности в мировом сообществе, но также решение социальных задач и осуществление нравственного воспитания.

Место туристической отрасли в экономике государства, а также номенклатура предлагаемых туристам услуг определяется природно-климатическими, территориальными, историко-культурными

и политическими особенностями. Туризм является существенным источником доходов и способствует развитию отраслей, обслуживающих туристическую сферу. В настоящее время в странах Европы концентрируется более половины туристов и денежных поступлений. Мировые тенденции таковы, что к 2030 году Всемирной туристской организацией прогнозируется смена туристских приоритетов, в результате чего 57 % всех туристских прибытий будет приходиться на страны с развивающейся экономикой. Отмечается прирост туристских прибытий в странах Азии, Латинской Америки, Центральной и Восточной Европы на 4,4 % ежегодно, в то время как в странах, являющихся традиционными туристскими направлениями, данный показатель увеличивается на 2,2 %.

Как считает Э. Кохен, автор концепции «привлекательный туризм», в каждой стране или отдельном регионе имеются уникальные туристические объекты, постоянно привлекающие туристов. А конкретная местность воспринимается через определённые символы, характерные только для неё. Собственно, мотивирующими для человека к первому посещению любой страны в туристических целях являются специфические территориальные черты, выраженные как в совокупности материальных и нематериальных историко-культурных ценностей, так и в кажущихся тривиальными для местного населения, однако интересными для путешественников особенностями застройки, природной среды, общественного устройства, быта. Процессы интеграции и глобализации, особенно заметные в экономической, политической и культурной деятельности государств, провоцируют некоторые социальные процессы, в том числе постепенную переориентацию общества и определённую трансформацию ценностных ориентиров. Это проявляется в увеличении мобильности населения, желании путешествовать, растущей заинтересованности не только в известных во всём мире достояниях архитектуры, истории и т. д., но и в малопривлекательных ранее ресурсах.

В Республике Беларусь ведётся регулируемая нормативными и законодательными актами деятельность по развитию туристической отрасли. Упрощаются некоторые административные процедуры, разрабатываются экскурсионные маршруты, приводится к требуемому значению уровень инфраструктурной обеспеченности. По территории страны проходят транс-европейские транспортные коридоры № 2 (Париж – Берлин – Варшава – Брест – Минск – Орша – Москва) и № 9 (Хельсинки – Санкт-Петербург – Витебск – Могилёв – Гомель – Киев – Одесса), с которыми связаны значитель-

ные транзитные потоки с существенным потенциальным объёмом спроса на услуги размещения, питания, кратковременных программ туристско-экскурсионного обслуживания. Только по коридору № 2 территорию Беларуси ежегодно пересекают около 10 млн. человек, в том числе 5,5 млн. – на автотранспорте и 4,5 млн. – по железной дороге, что свидетельствует о значительном потенциале транзитного туризма.

В соответствии с данными Национального статистического комитета Республики Беларусь, численность организованных туристов и экскурсантов, посетивших Республику Беларусь в 2017 г., составила 282 694 человека, направленных в туры в пределах Республики Беларусь – 976 780 человек. Число коллективных средств размещения – 1072, в том числе гостиниц и аналогичных средств размещения – 586 (было размещено 1 805,6 тыс. человек), санаторно-курортных, оздоровительных организаций и других специализированных средств размещения – 486 (было размещено 775,2 тыс. человек).

Въездной туризм характеризуется тенденцией к определённому увеличению потока туристов в Беларусь. Основными странами, формирующими туристский поток, являются Россия, Литва, Польша, Латвия, Украина. Наибольший удельный вес данных туристов (55,4 %) приходится на г. Минск, среди регионов лидирует Брестская область. Несколько сократился туристский поток из стран Западной и Центральной Европы, увеличилось количество туристов из стран Центральной и Юго-Восточной Азии. С целью повышения эффективности использования объектов туристической инфраструктуры и дальнейшего развития трансграничного туризма в Беларуси установлен безвизовый порядок въезда и выезда для иностранных граждан 77 государств. С 1 января 2018 г. срок безвизового пребывания иностранных граждан в отдельных районах Брестской и Гродненской областей был продлен до 10 дней, несколько расширены территории для временного пребывания иностранных туристов. Приграничные территории республики обладают большим потенциалом в области согласованного взаимоувязанного развития населённых пунктов, транспортной и инженерной инфраструктуры, природных комплексов, туристических зон и центров. Международные транспортные коммуникации, проходящие через территорию Республики Беларусь, обеспечивают её геополитические связи со странами Европейского союза, Содружества Независимых Государств и Таможенного союза и являются одним из важнейших факторов развития туризма.

Развитие туристической отрасли в Беларуси имеет свои особенности и ограничивающие факторы, обусловленные территориальными, историко-культурными, экономическими и правовыми условиями. В качестве факторов, затрудняющих развитие отрасли гостеприимства, можно отметить следующие:

- износ части существующей материальной базы, утрата многих объектов вследствие проходивших на территории военных действий, в частности, в годы Второй Мировой войны;
- недостаточное разнообразие туристического продукта страны по спектру предлагаемых услуг, необходимость в более широкой дифференциации по целевой аудитории;
- потребность в большем числе объектов придорожного сервиса и неудобное их расположение по отношению к «фокусам притяжения» туристов,
- недостаточный уровень качества предлагаемых услуг (в частности, размещения в гостинице, обслуживания в объектах придорожного сервиса) и самих предприятий, неудовлетворённость пользователей стоимостью услуг;
- застройка населённых пунктов в границах курортов и зон отдыха объектами, противоречащими функциональному назначению туристско-рекреационных территорий;
- наличие зон интенсивного антропогенного воздействия, а также последствия катастрофы на Чернобыльской АЭС.

Преодоление приведённых осложняющих ситуацию факторов осуществляется на государственном уровне, и в настоящее время ситуация коренным образом меняется во многом благодаря следующим программам: Государственная программа «Беларусь гостеприимная» на 2016–2020 годы, Генеральная схема размещения зон и объектов оздоровления, туризма и отдыха Республики Беларусь на 2016–2020 годы и на период до 2030 года, Генеральная схема развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2020 года и т. д.

Система придорожного сервиса, сложившаяся в Беларуси, в первую очередь выстраивалась с целью обслуживания транзитных транспортных потоков. Однако в настоящее время сеть объектов придорожного сервиса включается в общую систему туристической инфраструктуры и даже играет в ней ведущую роль. В связи с этим стали очевидными многие недостатки сети обслуживания у дорог, главным образом, республиканского значения. Можно отметить, что к 2018 году число объектов, как и среднее расстояния между ними, приблизилось к требуемому. Тем не менее неравномерность

размещения и различное качественное и количественное наполнение не позволяют говорить о сети придорожного сервиса как об окончательно сформировавшейся системе. Беларусь – не единственное государство, перенимающее опыт западноевропейских стран, преуспевших в данном направлении (в частности, Германии). Подходы к формированию каждого предприятия и в целом сети различны, как и отличающаяся в разы интенсивность транспортного потока. Однако такими задачами, как создание комфортных условий перемещения по автодорогам страны для всех категорий пользователей, в том числе иностранных граждан, и оказание широкого перечня услуг высокого качества, определён процесс «перенятия» и «ассимилирования» в условиях Беларуси некоторых черт придорожной архитектуры других государств, а также пути выстраивания сервиса.

Удельный вес городского населения в Беларуси составляет около 78 процентов. Данное обстоятельство стимулирует рост мобильности населения, интерес к местным туристическим ресурсам, агроэкотуризму, событийному и спортивному туризму. Санаторно-курортные и оздоровительные организации Беларуси весьма востребованы как у местного населения, так и у граждан соседних государств. В современных условиях автомобиль выступает важным средством осуществления поездок туристического характера. Размещение заведений придорожного обслуживания вблизи фокусов притяжения туристов и отнесение их в том числе к туристической инфраструктуре является реализацией принципа туристического соседствования с туристско-событийным критерием в качестве определяющего [Евстратенко, Леончик 2018, 161].

Предпосылками формирования объекта придорожного сервиса в соответствии с принципом туристического соседствования являются:

- биогенные компоненты среды: растительный и животный мир, рельеф местности, особенности ландшафта;
- историко-культурные (познавательные) ресурсы: объекты истории, архитектуры, археологии, искусства, градостроительства, заповедные места;
- религиозные и паломнические объект: (храмы, монастыри, религиозные святыни);
- мемориальные объекты: мемориалы, памятники;
- оздоровительные объекты: санаторно-курортные, лечебно-профилактические предприятия;
- рекреационные ресурсы: агроусадьбы, базы отдыха, кемпинги;

- событийные мероприятия: фестивали народной культуры, старинных ремёсел и промыслов, национальной кухни; музыкальные, театральные и научные форумы.

Иностранному путешественнику – вне зависимости от объектов туристского интереса – для получения общего впечатления о посещаемом государстве в первую очередь интересно историко-культурное наследие, облик населённых мест. Имидж региона и привлекательность туристических зон в значительной степени формируются и поддерживаются средствами архитектуры, другими визуальными ресурсами. Привлекательные зрительные образы способны сформировать благоприятное впечатление от пребывания в стране и конкретной местности, мотивировать для повторного посещения и рекомендаций иным потенциальным путешественникам.

Наибольшее число недвижимых объектов наследия, включённых в Государственный список историко-культурных ценностей Беларуси, расположено в Могилёвской (1067 единиц), г. Минске и Минской области (1043 единицы), в Витебской области (935 единиц). Распределение указанных объектов по регионам приведено на графике (ил. 1). Однако и в настоящее время в Беларуси случаются потери объектов историко-культурного наследия.

Ил. 1. Сравнительное распределение недвижимых объектов наследия, включённых в Государственный список историко-культурных ценностей Республики Беларусь

Согласно классификации профессора, доктора архитектуры Г. А. Потаева, туристические маршруты бывают городскими и загородными. Загородные маршруты делятся на маршруты «город-пригород», пригородные, по стране и краю, трансграничные, транзитные и спортивно-оздоровительные. Туристические трассы дифференцируются по местоположению как городские, пригородные, межселенные [Потаев, Потаева 2011, 158–162].

Принимая во внимание приведённую дифференциацию, объекты придорожного сервиса в качестве составляющих туристической инфраструктуры по относимости к фокусам притяжения туристов можно классифицировать как находящиеся: 1) у больших городов, 2) вблизи малых и средних городов, 3) в пригородной зоне, 4) в приграничной зоне, 5) в пределах сельского поселения, 6) на межселенной территории, 7) в пределах транзитного маршрута. Соответственно, может быть определена их характерная структура и архитектурно-пространственное построение.

Тип примыкания к туристической зоне объектов придорожного сервиса может быть следующим: 1) в составе туристической зоны, 2) поясное размещение за границей туристической зоны в пределах 25 км, 3) отдельное размещение вне туристической зоны на удалении более 25 км.

Автоматгистраль М-1 / Е30 Брест – Минск – граница России – наиболее значимая и, соответственно, обустроенная в Беларуси. Указанная автодорога является участком II транс-европейского транспортного коридора, обеспечивающим сообщение в направлении «Восток – Запад»; её транзитное значение крайне велико. Трассы, связывающие областные центры Беларуси со столицей, кроме транзитного значения, играют ведущую роль в обеспечении внутриреспубликанского сообщения при перемещении пассажиров и грузов. На первых этапах Государственной программы «Дороги Беларуси» основная деятельность была направлена на реконструкцию автоматгистралей М1, а далее М5 Минск – Гомель и М6 Минск – Гродно. Республиканские трассы М8 граница России – Витебск – Гомель – граница Украины и М10 граница России – Гомель – Кобрин, обеспечивая транзитное и внутриреспубликанское сообщение, не отличаются достаточным качественным и количественным наполнением; удовлетворительное состояние дорожного полотна поддерживается систематическими ремонтами, что объясняется сравнительно меньшей интенсивностью транспортного потока. Однако, по нашему мнению, указанные автодороги обладают определённым туристическим потенциалом, который выражается в распределении

вдоль них объектов и событий реального и потенциального туризма. Соответственно, имеется потребность в создании условий транспортной доступности к туристическим местам.

Ил. 2. Усадьба юмора «Автюки», д. Малые Автюки
(Калинковичский район, Гомельская область, Беларусь, М10)

Потенциал данных маршрутов может быть раскрыт совершенствованием имеющейся материальной базы, вовлечением новых объектов в состав туристической инфраструктуры и развитием автомобильного туризма. В частности, трасса М10 служит коридором к следующим туристическим ресурсам: деревянные церкви Полесья, маршрут «Нефтяной», пункт геодезической дуги «Струве», усадьбы Куренецких, Ожешко, объекты городов Кобрин, Гомель, Пинск, Мозырь, Петриков, Туров, Житковичи, а также национальные фестивали «Зов Полесья», «Мотальские присмаки», «Всебелорусский фестиваль юмора». Здесь показан облик объекта придорожного сервиса, размещенного на автотрассе М10 и выполняющего ранее функции обслуживания участников дорожного движения, местного населения и туристов, посещающих «Всебелорусский фестиваль юмора», проводимый в деревнях Большие и Малые Автюки (Калинковичский район, Гомельская область) с 1995 года (ил. 2, 3). Кроме услуг питания и размещения, владельцами заведения

предлагались экскурсии и посещение собственного музея белорусского народного юмора. Усадьба юмора прекратила свое существование в 2017 году, и в настоящее ощущается дефицит в предприятиях придорожного обслуживания на довольно протяжённом участке магистрали.

Ил. 3. Элемент декора обеденного зала усадьбы юмора «Автюки», д. Малые Автюки (Калинковичский район, Гомельская область, Беларусь, М10)

Автодорога М8 интересна такими объектами, как усадьбы Репиных, Смоляровых, Толстых, Мокрицких, почтовые станции, туристические места городов Витебск, Орша, Быхов, Могилёв. Немало объектов пребывают в запустенье. Особенность данной автодороги – длительный исторический путь формирования. Во многом совпадая с участком древнего «пути из варяг в греки», дорога имела определяющее значение для русской, украинской и белорусской государственности. «Путь» славян нёс знания, культуру и материальные богатства [Сардаров 2000, 181]. Неудивительно наличие большого числа почтовых станций – памятников гражданской архитектуры середины XIX века. Сохранившиеся станции могли бы быть представлены в составе туристического маршрута, совмещая музейные функции и задачи обслуживания туристов с возможностью длительного пребывания. В данном случае необходима деятельность по

детальной оценке состояния объектов, выявлению в достаточной степени сохранившихся зданий и возможностей их использования по указанному назначению; далее необходима разработка проектных решений и их реализация, что, разумеется, требует немалых инвестиций.

Одним из значимых мероприятий по обеспечению условий для автомобильного туризма является создание специализированных площадок для стоянок караванеров, позволяющих совершать остановки, в том числе длительные, с подключением к электричеству и возможностью залива воды и утилизации отходов. Инфраструктура сферы обслуживания минимальна и может включать, например, автомойку, магазин, станцию техобслуживания. В Беларуси оптимальным вариантом организации таких площадок на оживлённой автотрассе является использование объектов первого уровня: благоустроенных уборных, где будет организовано общее подключение к внешним сетям (электричество, водопровод, канализация). Караванинг как вид туризма весьма популярен в США и странах Западной Европы. В Беларуси данное направление пребывает в стадии развития. Поток иностранных караванеров в нашу страну сдерживается несколькими факторами, основным из которых является практически полное отсутствие оборудованных кемпингов и необходимой дорожной инфраструктуры. По данным Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, в настоящее время в системе электронного сбора платы за проезд в летний период фиксируется 20–25 проездов домов на колёсах в сутки под станциями наблюдения и сбора оплаты за проезд. Движение таких домов на колёсах имеет сезонный характер и совпадает с летним временем года; также немаловажен событийный фактор, к примеру, проведение Чемпионата мира по хоккею либо слёта караванеров. Кроме того, в Беларуси необходимо создать условия для путешествий с использованием электромобилей.

В условиях, когда автомобильные дороги являются транспортными коридорами к крупным центрам и малым объектам туризма, весьма существенной становится организация ландшафта в зоне визуального восприятия дорог: зелёные насаждения, просматриваемые зеркала водоёмов и водных артерий, сельско- и лесохозяйственные ландшафты и, разумеется, архитектура, уместная и качественная. Для объектов, выполняющих функции обслуживания путешественников, можно определить характерную структуру, представленную набором помещений пункта питания, пункта по-

стоя, предприятия торговли продовольственными и непродовольственными товарами, сувенирами. Целесообразно включение в состав преобладающего числа объектов пункта медицинской помощи, обмена валют, проката транспортных средств и спортивного инвентаря. Станции автомобильного сервиса и мойки должны быть включены в состав комплекса с учётом интенсивности движения на данном участке и близлежащей инфраструктуры. Одним словом, объекты, предусмотренные для обслуживания одновременно участников дорожного движения и туристов, должны иметь расширенную структуру и предлагать, кроме стандартного набора услуг, дополнительные услуги в зависимости от перспективного спроса: развлекательного характера, бытового обслуживания, средств информирования и коммуникации, проката велосипедного и автомобильного транспорта, медицинского обслуживания (аптека, медпункт). Определённым числом имеющихся в настоящее время заведений рассматриваемого назначения предоставляются услуги экскурсионного обслуживания, экспозиции, обслуживания участников фестивалей культуры, народных промыслов и ремёсел, национальной кухни. Для создания конкурентоспособного объекта придорожного сервиса целесообразно сочетание услуг высокой и малой рентабельности.

Архитектурно-пространственная композиция объектов придорожного сервиса немало определяется его месторасположением относительно урбанизированных систем. При формировании архитектурно-пространственной организации рассматриваемых комплексов преимущественно учитываются:

- особенности ландшафта (рельеф, зелёные насаждения, водоёмы и водные артерии);
- характеристики существующей застройки населённого пункта;
- тематика объекта туризма;
- архитектурно-композиционное построение примыкающих объектов придорожного сервиса;
- требуемая структура, этажность и объёмное построение;
- тематическое оформление в соответствии с культурными традициями местности, национальным колоритом, обычаями формирования.

Ил. 4. Придорожный ресторан сети «Бистро пекарня», п. Глеваха, Васильковский район, Киевская область, М-05

Обследование участков европейского транспортного коридора Е95 в границах Беларуси (автодорога М8) и далее Украины (автодороги М-01 и М-05) позволило выявить некоторые особенности систем придорожного обслуживания. В соседней Украине, где система придорожного сервиса также находится в стадии развития и преобразования, объекты придорожного сервиса в большей степени, нежели в Беларуси, представлены частным капиталом. С недавнего времени в стране существуют примеры сети заведений преимущественно общественного питания, формируемые в соответствии принятым фирменным стилем. В качестве примера можно назвать рестораны сети «Бистро-пекарня» (ил. 4, 5), отличающиеся современными и уместными как обликом здания, так и организацией внутреннего пространства. Единство отражается в архитектурно-художественном решении фасадов и интерьера, перечне услуг, предлагаемой кухне и, конечно же, фирменных эмблемах. Символы, эмблемы и иные представленные в знаковой форме указатели вместе с узнаваемым фасадом являются важнейшим средством создания необходимого единообразия в облике объектов и общей согласованности сети. Целесообразно определить единый на территории государства логотип с возможностью его дополнения эмблемами предприятий.

Ил. 5. Интерьер придорожного ресторана сети «Бистро пекаря», п. Глеваха, Васильковский район, Киевская область, М-05

Свойствами среды, в которых возводится объект придорожного сервиса, определяется стратегия его формирования. Обращаясь к экстерьеру и интерьеру объектов придорожного сервиса, заметим различные, даже противоречивые тенденции: с одной стороны, желание максимально использовать современные технические устройства и специальное оборудование, такие как системы кондиционирования, компьютерная техника, энергонакопительные элементы, а с другой – стремление создать ощущение пребывания в природной среде с сохранением её компонентов. Привлекательный ландшафт побуждает эффективно использовать его преимущества при создании условий для рекреации, правильном установлении соподчинённых связей, достижении гармонии в сочетании природного и урбанистического. С этой целью используются следующие приёмы: применение сплошного остекления стен, через которые открывается привлекательный пейзаж, озеленение фасадов, преобладание натуральных или имитирующих натуральные материалов, устройство террас, оборудованных открытых площадок, дополнительное озеленение и иные приёмы ландшафтного дизайна.

Отсутствие значимых естественных свойств среды, определяет обратный подход к построению объекта, который заключается в проведении значительных мероприятий по преобразованию ландшафта. Вместе с тем такие объекты освобождены от необходимости осуществления мер по максимальному сохранению свойств среды, то есть снимаются определённые ограничения на преобразование местных ландшафтов. Используется иная стратегия построения: акцент делается на преимуществах и специфических свойствах объекта, структуре и пространственном построении, архитектурно-художественном решении общественных зон.

БИБЛИОГРАФИЯ

- Евстратенко, Леончик 2018 – *Евстратенко А. В., Леончик С. А.* О некоторых особенностях размещения объектов придорожного сервиса в Республике Беларусь // *Архитектура: Сборник научных трудов.* Вып. 1. Минск, 2018. С. 159–164.
- Потаев, Потаева 2011 – *Потаев Г. А., Потаева Г. Р.* Планировка, застройка и благоустройство городов – центров туризма: Пособие проектировщику. Минск, 2011.
- Сардаров 2000 – *Сардаров А. С.* Книга о дорогах. Дороги в человеческой цивилизации и культуре. Минск, 2000.

Материал поступил в редакцию 31.08.2018