

озера Свирь и Баторино. Для поддержания водных экосистем в благоприятном состоянии и для недопущения нарушения процессов естественного развития озер, необходимо и дальше проводить водоохранные мероприятия на территории национального парка.

Библиографические ссылки

1. Власов Б. П., Грищенко Н. Д. Некоторые тенденции в развитии макрофитного сообщества озер // Бюллетень экологического состояния озер Нарочь, Мясстро, Баторино (2016 год). Минск : БГУ, 2017. С. 66–68.
2. Грищенко Н. Д. Оценка многолетней динамики гидроэкологических параметров озер Национального парка «Нарочанский» // Acta Geographica Silesiana. 2018. № 12/1 (29). С. 27–43.
3. Грищенко Н. Д. Оценка геоэкологического состояния природных территориальных и аквальных комплексов Национального парка «Нарочанский» в целях развития туристско-рекреационной деятельности // Учені записки Таврійського нац. ун-ту ім. В.І. Вернадського. Сер. «Географія». 2010. Т. 23 (62), № 3. С. 306–309.
4. Gryshchenkova N. D. Use of the phytoindication method at defining of an ecological state of the lakes of the National park «Narochansky» // Biodiversity. Ecology. Adaptation. Evolution. 2009. P. 25–26.

ПРИДОРОЖНЫЙ СЕРВИС КАК ВАЖНЕЙШИЙ ЭЛЕМЕНТ РЫНОЧНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Д. П. Коротыш

*Белорусский государственный университет, г. Минск;
demitrio93@mail.ru;
науч. рук. – Н. С. Шелег, д-р эконом. наук, проф.*

Учитывая географическое расположение Республики Беларусь на пути следования грузов и пассажиров между Европейским союзом и странами Евразийского экономического союза, а также прохождение международных автотранспортных коридоров II, IX и IX-B по территории Беларуси, развитие придорожного сервиса является одной из важнейших составляющих роста показателя транспортных услуг. Главными направлениями развития придорожного сервиса являются обновление данных по существующему состоянию придорожного сервиса и выявление препятствий в его развитии, а также предложение мероприятий по улучшению качества оказываемых услуг. В связи с этим данная тема становится актуальной. Цель работы – изучение сферы придорожного сервиса и его роли в рыночной инфраструктуре Республики Беларусь. Объект исследования: пункты придорожного сервиса республиканских автомобильных дорог. Предметом исследования являются региональные особенности и территориальная организация придорожного сервиса Республики Беларусь, условия и факторы их определяющие. Поскольку в опрос территориальной организации придорожного сервиса малоизучен в социально-экономической географии, то исследование данной проблемы представляет собой научную новизну.

Ключевые слова: придорожный сервис; придорожные услуги; территориальная организация; автодорожная инфраструктура; интенсивность движения.

Придорожный сервис, относящийся к сфере услуг, является сложным объектом изучения в социально-экономической географии. Это связано, прежде всего, с положением придорожного сервиса на стыке таких видов деятельности, как транспорт, розничная торговля, туризм, бытовое обслуживание, техническое обслуживание, общественное питание и др.

Классификацию услуг придорожного сервиса можно представить в виде двух больших сегментов: сегмент услуг для транспортного средства, включающий техническое обслуживание, заправку автомобилей топливом, торговлю запасными частями, услуги стоянок и моек, а также сегмент услуг для участников дорожного движения, состоящий из розничной торговли, питания, услуг по размещению, страхованию, медицинскому обслуживанию, бытовым, транспортным услугам, связь и информационные услуги [1].

Социально-экономическая география рассматривает придорожный сервис как элемент территории, тесно связанный с конкретными социально-экономическими условиями. Следовательно, территориальную организацию придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах можно определить предметом исследования (рисунок).



Рис. Территориальная организация придорожного сервиса

В качестве основных транспортно-географических отношений в придорожном сервисе можно выделить: транспортное тяготение к крупным городам; транспортную близость или удаленность; транспортную доступность объектов сервиса; пространственную неравномерность (поляризация, концентрация и дисперсия) в распределении объектов придорожного сервиса; транспортно-географическое положение.

Важным фактором территориальной организации объектов придорожного сервиса является транспортное тяготение к городам и крупным населенным пунктам. Поскольку вблизи городов интенсивность движения увеличивается, соответственно и возрастает потребность в услугах. Более низкие транспортные затраты при обеспечении функционирования сервисных объектов повышают их рентабельность.

В свою очередь транспортная удаленность от населенных пунктов приводит к нехватке объектов сервиса, их меньшей транспортной доступности, что создает территориальные диспропорции, а нормативные расстояния между пунктами обслуживания оказываются превышенными.

Уровень социально-экономического развития территории также является важным фактором в размещении пунктов придорожного сервиса. Сюда стоит отнести уровень развития транспортной инфраструктуры, уровень доходов населения, которое пользуется услугами придорожного сервиса, спрос на определенные услуги [2].

По состоянию на 1 января 2017 года на республиканских автомобильных дорогах функционирует 473 автозаправочные станции, 57 гостиниц, 29 моек, 88 охраняемых стоянок, 1008 розничных торговых объектов, 598 пунктов питания и 37 пунктов технического обслуживания [3]. На сегодняшний день в Республике Беларусь отмечаются положительные тенденции в развитии системы придорожного сервиса, и стоит определить условия, способствующие данному развитию: географическое положение страны, ее транзитность и центральность, развитая транспортная инфраструктура, благоприятные природно-климатические условия.

К экономико-географическим факторам развития сферы придорожного сервиса относятся повышение культурной и деловой активности населения, развитие международных транспортных коридоров, развитие сети АЗС, увеличение доли автомобильных перевозок в общем грузообороте страны, развитие туризма, улучшение качества покрытия автомобильных дорог, развитие сервисной деятельности в сфере услуг, развитие предпринимательской инициативы в создании объектов придорожного сервиса, развитие сети розничной торговли.

Рынок придорожного сервиса, являясь подсистемой сферы услуг, обладает как специфическими особенностями, характерными только для придорожного сервиса, так и общими, характерными для всей сферы услуг.

Одной из основных особенностей рынка придорожных услуг является стационарность услуг придорожного сервиса, так как объекты располагаются вдоль автомобильных дорог. Придорожные объекты обладают относительно высокой чувствительностью к изменениям рыночной конъюнктуры. Для придорожного сервиса Республики Беларусь сегодня характерна низкая рентабельность и невысокая скорость окупаемости объектов придорожного сервиса, связанная с невысокой интенсивностью движения. Для сравнения: в Российской Федерации придорожный объект окупается в среднем за 2 года, на Украине за 3 года, в Литве за 1,5–2 года, в Республике Беларусь за 4–5 лет. По данным Министерства транспорта Республики Беларусь для рентабельной работы придорожных объектов необходима интенсивность движения около 8000 авто в сутки в Беларуси, за 2017 средняя интенсивность движения по республиканским автомобильным дорогам составила 3,5 тыс. авто в сутки. Кроме того, для услуг придорожного сервиса характерна разная частота обращения потребителей за различными видами услуг: повседневное (АЗС, общественное питание), периодическое (СТО, услуги гостиниц) и эпизодическое (культурно-развлекательные, медицинские, бытовые и т.д.) [4].

С учетом выделенных особенностей стоит дать определение рынку придорожных услуг – это регулируемая сфера социально-экономических отношений, обусловленных обменом товаров и услуг объектов придорожного сервиса и потребителей придорожных услуг, характеризующаяся резкой территориальной дифференциацией, высокой конъюнктурной чувствительностью, зависимостью от развития транспортной инфраструктуры и интенсивности движения автомобилей по автомобильным дорогам.

Таким образом, транспортно-географическое положение объектов играет ключевую роль в территориальной организации системы придорожного сервиса, и его изучение позволяет выделять недостатки и преимущества в выборе территории для размещения новых пунктов сервиса, а также расширения номенклатуры предоставляемых услуг.

Библиографические ссылки

1. *Шелег Н. С.* Формирование системы содействия развитию придорожного сервиса // Белорус. эконом. журн. 2009. № 2. С. 107–118.
2. *Трацевская Л. Ф.* Придорожный сервис в Беларуси: национальный и региональный аспект // Право. Экономика. Психология. 2015. № 1. С. 37–44.
3. Статистический ежегодник Республики Беларусь, 2017. Минск : Нац. стат. комитет, 2017.
4. *Енин Ю. И.* Концептуальные основы формирования системы придорожного сервиса в Беларуси // Социально-экономические и правовые исследования : науч.-практ. журн. 2012. № 2. С. 156–163.