

## ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ РАЗЛИЧИЯ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА НА РЕСПУБЛИКАНСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ

*Коротыш Д.П.*

Белорусский государственный университет, г. Минск

E-mail: [demitrio93@mail.ru](mailto:demitrio93@mail.ru)

Придорожный сервис на республиканских автомобильных дорогах функционирует в условиях высокой дифференциации уровня социально-экономического развития регионов и характеризуется территориальными различиями в количестве объектов и предоставляемых ими услуг. Ключевыми факторами в развитии данной сферы выступают интенсивность движения автомобилей, транспортная доступность, численность населения и уровень социально-экономического развития административного района, в пределах которого лежит автомагистраль.

По состоянию на 1 января 2018 года на республиканских автомобильных дорогах функционировало 482 автозаправочные станции, 75 гостиниц, 44 мойки, 88 охраняемых стоянок, 1019 розничных торговых объектов, 602 пунктов питания и 82 пункта технического обслуживания [1]. Основным трендом в развитии данной сферы является рост количества объектов и услуг. Автомагистраль М-1 характеризуется самым высоким средним показателем плотности услуг придорожного сервиса в 0,54 ед./км. Это объясняется тем, что данная трасса является главным транзитным коридором Республики Беларусь и характеризуется высокой интенсивностью движения автомобилей.

В структуре придорожных услуг на М-1 широко представлены все основные виды, но наблюдается недостаточная обеспеченность СТО и мойками, а такие виды услуг как страхование, бытовые, банковские, медицинские, культурно-развлекательные услуги имеют потенциал в развитии.

Придорожный сервис на автомагистралях М-7, М-8, М-5, М-10, которые являются частью трансъевропейских транспортных коридоров IX, IX-B и X, имеет показатель плотности в 0,3 услуги на 1 км, что почти в два раза ниже, нежели на М-1. Этот факт объясняется низкой интенсивностью движения автомобилей и уровнем социально-экономического развития административных районов, в пределах которых расположены автомагистрали. В структуре оказываемых услуг в достаточном количестве представлены только услуги питания, розничной торговли, АЗС.

Объекты придорожного сервиса республиканских автомобильных дорог оказывают в среднем 2,7 услуги, что в международной практике является низким показателем (в Литве, Польше объекты оказывают около 5 услуг). Следовательно, создание многофункциональных объектов, на которых оказывается 5 и более услуг, является важной задачей в развитии данной сферы [3]. Развитие таких комплексов возможно путем присоединения к существующим АЗС таких объектов как мойка, СТО, мотель или пункт питания. В настоящее время на выделенных автомагистралях лишь 13 % пунктов придорожного сервиса можно отнести к многофункциональным.

Региональные различия в придорожном сервисе характеризуются уменьшением плотности услуг при удалении от г. Минска и увеличении в приграничных районах, где наблюдается высокий спрос на услуги. Важной географической особенностью в размещении объектов придорожного сервиса на трассах М-5, М-6, М-7, М-8, М-10 является тяготение к сельским и городским населенным пунктам, в отличие от автомагистрали М-1, где 40 % объектов расположены на межселенных территориях, поскольку интенсивность движения свыше 9000 автомобилей в сутки, а фактор транспортной доступности объектов пунктов менее значим. Стоит отметить, что выгодным географическим положением отличаются объекты, расположенные на пересечении или развязке нескольких дорог и вблизи туристических объектов.

Таким образом, формирование эффективной системы придорожного сервиса позволит реализовать транзитный потенциал Республики Беларусь, будет способствовать созданию рабочих мест (в том числе и в сельской местности), увеличению предпринимательской активности в регионах, повышению качества обслуживания участников дорожного движения, туристов и местных жителей и созданию более безопасных условий для движения по республиканским автомобильным дорогам [2].

#### **Библиографические ссылки**

1. О работе объектов придорожного сервиса Республики Беларусь за 2017 гг. Мн.: Мин-во статистики и анализа Республики Беларусь. 2018.
2. Падабед Н. А., Шелег Н. С. Сучасныя тэндэнцыі развіцця тэорыі і практыкі кіравання прыдарожным сэрвісам у Рэспубліке Беларусь // Вес. Нац. акад. навук Беларусі. 2012. № 2.
3. Хохлова В. В. Отечественный и зарубежный опыт развития сферы услуг на объектах дорожной инфраструктуры // Теория и практика общественного развития. Нижний Новгород. 2012. №7. С. 224 – 227.