

ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ И РАЗВИТИЯ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА НА АВТОМАГИСТРАЛИ М-1

Д. П. Коротыш

Белорусский государственный университет, г. Минск;

demitrio93@mail.ru;

науч. рук. – Н. С. Шелег, д. эконом. наук, проф.

Автомобильная магистраль М-1, которая лежит в пределах трансъевропейского транспортного коридора № II, является главной транзитной артерией Республики Беларусь. Развитие придорожного сервиса на данной автодороге является одной из важнейших составляющих роста сопутствующих транспортных услуг. Актуальность работы заключается в изучении существующего состояния системы объектов и услуг придорожного сервиса. Цель работы – экономико-географическое изучение сферы придорожного сервиса на автомагистрали М-1. Объект исследования: придорожный сервис трассы М-1. Предметом исследования являются территориальные особенности развития придорожного сервиса, условия и факторы, его определяющие. Научная новизна исследования заключается в использовании комплексного экономико-географического подхода к изучению территориальной организации придорожного сервиса в Республике Беларусь.

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

Экономико-географическое исследование придорожного сервиса опирается на территориальный подход, предметом которого выступает территориальная организация. Территориальная организация придорожного сервиса – это сочетание и функционирование объектов придорожного сервиса, сложившееся на определенной территории, обусловленное социально-экономическими факторами. 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 [1].

Придорожный сервис на автомагистрали М-1 функционирует в условиях высокой дифференциации уровня социально-экономического развития регионов и характеризуется территориальными различиями в количестве объектов и номенклатуре предоставляемых ими услуг. Показатель плотности предоставляемых услуг придорожного сервиса рассчитывается как совокупное количество услуг, приходящееся на 1 км длины автодороги. Среднее значение плотности услуг придорожного сервиса в пределах автомагистрали М-1 составляет 0,6 единиц услуг/км. Однако наблюдается значительная дифференциация данного показателя по административным районам: его наибольшие значения зафиксированы в

Брестском (1,3), Столбцовском (1,1) и Дубровенском (0,9) районах (таблица) [2].

Таблица

Социально-экономические и демографические показатели развития административных районов трассы М-1

Район	Количество оказываемых услуг, ед.	Количество объектов сервиса, ед.	Среднее количество услуг на 1 объекте, ед.	Плотность услуг на 1 км трассы	Интенсивность движения авт./сут.	Численность населения, чел.	Розничный товарооборот, млн. руб.
Брестский	36	9	4	1,33	11615	386022	1413
Жабинковский	6	2	3	0,35	13245	24375	53,4
Кобринский	20	7	2,9	0,4	6828	85322	254,1
Березовский	8	4	2	0,21	4959	63338	180,4
Ивацевичский	23	10	2,3	0,49	6343	54489	135,6
Барановичский	20	9	2,2	0,27	8766	210779	762,9
Несвижский	2	1	2	0,18	9300	39142	110,3
Столбцовский	41	12	3,4	1,11	12418	39514	110,2
Держинский	28	9	3,1	0,68	18192	65718	221,1
Минский	15	5	3	0,44	7386	208787	1664,4
Смолевичский	30	9	3,3	0,65	10367	45653	130,2
Борисовский	21	9	2,3	0,5	10230	181149	640,1
Крупский	7	5	1,4	0,18	8447	22016	57
Толочинский	23	11	2,1	0,5	8664	24861	50,6
Оршанский	23	8	2,9	0,68	6859	157526	581,3
Дубровенский	24	7	3,4	0,86	6000	14378	31,8

Брестский и Дубровенский район имеют приграничное положение, что создает большой спрос на придорожные услуги, особенно для большегрузных тягачей. В пограничной зоне востребованы услуги страхования, технического обслуживания, торговли, питания и постоя. У границы с Российской Федерацией предлагаются услуги культурно-развлекательного характера (казино, банкетная программа). Придорожный сервис на участке М-1, который расположен в пределах Столбцовского и Держинского районов развивается в условиях высокой интенсивности движения автомобилей (до 24000 авто/сутки), которая обусловлена транспортными потоками с трассы Р-1 (Минск – Держинск). Участок трассы М-1 от поворота на Р-1 до развязки с М-4 длиной 34 км, который лежит преимущественно в пределах Минского района име-

ет невысокий показатель плотности услуг, поскольку интенсивность движения здесь ниже среднего значения. Данный отрезок трассы – это объезд г. Минска, поэтому жители и те, кто направляется в столицу, пользуются им редко.

Низкими показателями плотности услуг характеризуются и малонаселенные районы, такие как Крупский и Толочинский, которые значительно удалены от г. Минска или государственной границы.

Средний показатель количества услуг на объектах сервиса составляет 2,71 единицы. В сравнении с такими странами как Литва, Польша, Латвия, где оказывается около 5 услуг в среднем, данный показатель является достаточно низким [3]. В разрезе административных районов, лежащих в пределах трассы М-1, данный показатель изменяется в широком диапазоне – от 1,40 до 3,42 ед. Объекты придорожного сервиса Крупского района предлагают в среднем 1,4 услуги, что является самым низким показателем среди районов, расположенных в пределах трассы М-1. Этот факт объясняется низкой численностью населения и уровнем социально-экономического развития района. На объектах придорожного сервиса Брестского района оказывается 4,0 услуги в среднем, что обусловлено высокой численностью населения и приграничным положением.

В структуре услуг придорожного сервиса трассы М-1 наиболее распространенным видом услуг придорожного сервиса на трассе М-1 является услуги питания (34,3%). Это объясняется тем, что мини-кафе расположены практически на всех АЗС, паркингах и представлены большим количеством частных заведений. За ними следуют розничная торговля (20,7 %), услуги АЗС (18,7 %) охраняемых стоянок (11,7 %) и пунктов постоя (8,7 %). Наименьшее количество услуг представлено СТО (3,2%) и мойками (2,7%).

К многофункциональным относятся объекты, предоставляющие 5 и более услуг придорожного сервиса [3]. На протяжении трассы М-1 было выделено 15 таких объектов, что составляет 13 % общего количества. Географическое положение таких объектов характеризуется близостью к населенным пунктам, однако отличается высокой интенсивностью движения автомобилей. Морфология многофункционального объекта отличается общим заездом для всех объектов, расположенных на нем, и возможностью беспрепятственно передвигаться между ними. Важным параметром кластера придорожного сервиса является наличие охраняемой стоянки. Примером многофункционального объекта придорожного сервиса может служить кластер придорожного сервиса «М-1» в г. Брест. Здесь предоставляется широкий ассортимент услуг, таких как, АЗС, розничная торговля, СТО, охраняемая стоянка, горячее питание, банковские услуги.

Для оценки обеспеченности объектами и услугами придорожного сервиса автомагистрали М-1 необходимо сравнить фактические средние расстояния между объектами с рекомендуемыми показателями, предложенными «Генеральной схемой развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2020». Это в первую очередь необходимо для создания безопасных условий движения автомобилей. Фактические значения для АЗС (21,7 км), пунктов розничной торговли (21 км) и пунктов питания (12,1 км) соответствуют нормативным значениям в 30-40 км. Пункты поезда расположены в среднем через каждые 47 км, что почти в 2 раза ниже нормативного показателя. Однако обеспеченность СТО на магистрали М-1 стоит оценить как недостаточную (122 км при значении норматива в 80 км) [4].

Таким образом, рынок услуг придорожного сервиса на автомагистрали М-1 находится на стадии активного формирования и характеризуется невысоким показателем среднего количества услуг. Плотность услуг придорожного сервиса уменьшается с удалением от города Минска из-за уменьшения интенсивности движения автомобилей и возрастает в приграничных районах. К приоритетным направлениям в развитии сети придорожного сервиса данной автомагистрали стоит отнести создание многофункциональных комплексов, расширение перечня оказываемых услуг с учетом экономико-географических факторов развития и растущего спроса. Формирование эффективной системы придорожного сервиса позволит увеличить доходы от оказания транспортных услуг, создаст новые рабочие места, будет способствовать развитию предпринимательской инициативы и повысит качество обслуживания участников дорожного движения, автотуристов и местных жителей.

Библиографические ссылки

1. Шелег Н. С. Сучасныя тэндэнцыі развіцця тэорыі і практыкі кіравання прыдарожным сэрвісам у Рэспубліке Беларусь / Н.С. Шелег, Н.А. Падабед // Вес. Нац. акад. навук Беларусі. – 2012. – № 2. – С. 46-54.
2. О работе объектов придорожного сервиса Республики Беларусь за 2017 г. / Национальный статистический комитет Республики Беларусь. – Минск, 2018.
3. Хохлова В. В. Отечественный и зарубежный опыт развития сферы услуг на объектах дорожной инфраструктуры / В.В. Хохлова // Теория и практика общественного развития. – 2012. – №7. – С. 224 – 227.
4. Шелег Н. С. Экономико-географические подходы к исследованию придорожного сервиса Республики Беларусь / Н.С. Шелег, Д.П. Коротыш // Весці БДПУ. Сер. 3. Фізіка. Матэматыка. Інфарматыка. Біялогія. Геаграфія. – 2019. – № 1. – С. 40–46.