

УДК [911.3:33]:338.465.4(476)

**ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ
ПОДХОДЫ К ИССЛЕДОВАНИЮ
ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ****Н. С. Шелег,***доктор экономических наук,
профессор кафедры
экономики торговли и услуг БГЭУ;***Д. П. Коротыш,***аспирант кафедры экономической
и социальной географии БГУ*

Поступила в редакцию 12.12.2018.

В статье рассматриваются теоретические и практические вопросы географического исследования придорожного сервиса и условия, влияющие на его дальнейшее развитие. Предложены методики поэтапного исследования придорожного сервиса. Выделены этапы: изучения проблемы и составления методики исследования, аналитический этап, оценочный этап, полевое обследование. Рассмотрены показатели и факторы, влияющие на развитие придорожного сервиса.

Ключевые слова: придорожный сервис, придорожные услуги, территориальная организация, тип размещения объектов, потенциал кластеризации, интенсивность движения.

The article discusses theoretical and practical issues of geographical research of roadside service and the conditions affecting its further development. Methods for a phased study of roadside service are proposed. The following stages are highlighted: study of the problem and preparation of the research methodology, analytical stage, assessment stage, field observation. The article considers the indicators and factors affecting the development of roadside service.

Keywords: roadside service, roadside attendance, territorial organization, type of placement of objects, clustering potential, traffic intensity.

Введение. Придорожный сервис как составная часть сферы услуг является сложным объектом изучения в социально-экономической географии. Это связано с тем, что придорожный сервис находится на стыке таких видов деятельности, как транспорт, розничная торговля, туризм, бытовое обслуживание, техническое обслуживание, общественное питание и др. Объект исследования – пункты придорожного сервиса – широко изучаются учеными-экономистами. Но вопросы территориальной организации придорожного сервиса и экономико-географических факторов, которые ее определяют, является малоизученным и выступает предметом данного исследования. Цель исследования – разработка методических основ географического изучения придорожного сервиса.

Международный опыт изучения сферы придорожного сервиса показывает актуальность исследований в данной области. Так,

UDC [911.3:33]:338.465.4(476)

**ECONOMIC AND GEOGRAPHICAL
APPROACHES TO RESEARCH
OF ROADSIDE SERVICE
IN THE REPUBLIC OF BELARUS****N. Sheleg,***Doctor in Economics, Professor
of the Department of Economics
of Trade and Service, BSEU;***D. Korotysh,***Post-Graduate Student of the Department
of Economic and Social Geography, BSU*

Received on 12.12.2018.

придорожный сервис Литвы отличается насыщенностью услуг на объектах придорожного сервиса, поэтому экономист К. Petkevičius [1] рекомендует группировать сервисные комплексы и промежуточные посты как категории в соответствии с запланированным временем отдыха: категория А, когда запланированное время отдыха t составляет от 1 до 30 дней (наличие отеля является отличительной особенностью этой категории); категория В, где $t = 8 - 24$ ч, категория С, при $t = 2 - 8$ ч (в комплексе должен быть ресторан или бистро); категория D, при $t = 1 - 2$ ч (в комплексе должно быть кафе); категория E, когда $t = 0,5 - 1$ ч (комплекс должен иметь беседку); категория F, где $t = 0,3 - 0,5$ ч (в комплексе должны быть столы, стулья или скамейки); категория G, в которой запланированное время отдыха $t < 0,3$ ч (комплекс должен иметь скамейку, туалет и мусорную корзину).

Турецкие ученые S. Tuzmen и S. Sipahi [2] представили модель оценки веса факторов для выбора площадки строительства АЗС. По результатам исследования фактор интенсивности движения и состава транспортного потока имеют самый большой вес. Фактор географического положения занимает второе место и включает близость к городам и потребителям услуг. Фактор конкуренции представлен показателем количества АЗС на исследуемой территории. К социально-экономическим факторам авторы относят уровень доходов, средний возраст потребителей услуг. Наименьший вес фактора приходится на размер территории и видимость АЗС со стороны дороги.

Сегмент АЗС в Польше является высококонкурентным, а сами объекты предлагают широкий набор товаров и услуг. Поэтому для эффективного управления необходимо изучать качество оказываемых услуг, а главным методом исследования выступает социологический опрос. Ключевыми аспектами конкурентоспособности АЗС определены такие параметры, как качество топлива, уровень обслуживания, информирование о местонахождении и доступность объектов [3].

Основная часть. Экономико-географическое изучение сферы придорожного сервиса должно проходить поэтапно с определением текущих целей и задач (рисунок 1).

На этапе изучения проблемы и составления методики исследования анализируется существующая нормативно-правовая база, которая определяет номенклатуру объектов и услуг, предоставляемых ими, а также регули-

рует вопросы, связанные как с созданием, размещением, так и функционированием объектов придорожного сервиса. Также уточняется определение придорожного сервиса. Придорожный сервис – это деятельность предприятий и организаций по оказанию широкого комплекса услуг, направленных на удовлетворение потребностей участников дорожного движения, туристов и местных жителей.

В нормативно-правовых документах к объектам придорожного сервиса относятся: охраняемые стоянки, автозаправочные станции, станции технического обслуживания, мойки, пункты постоя, пункты питания и торговли [4].

К придорожному сервису относятся не только объекты, но и система услуг, оказываемых участникам дорожного движения, туристам и туристическим группам и жителям близлежащих населенных пунктов (рисунок 2). Классификацию услуг придорожного сервиса можно представить в виде двух больших секторов: сектор услуг технического обслуживания и сектор услуг для участников дорожного движения, туристов и местных жителей [5].

Необходимо отметить, что номенклатура услуг придорожного сервиса постоянно расширяется. Это связано с ростом потребностей населения в новых видах услуг, с развитием материально-технической базы объектов сервиса, развитием информатизации сферы услуг в целом.

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 объ-

Таблица 1 – Динамика количества объектов придорожного сервиса за 2010–2017 гг. [6]

Количество объектов придорожного сервиса	Годы							
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Розничные торговые объекты, единиц	650	777	857	854	894	934	1008	1019
из них автозаправочные станции	396	463	493	480	475	485	473	482
объекты общественного питания, единиц	441	464	483	501	529	556	598	602
гостиницы, мотели, кемпинги	43	47	49	57	54	64	74	75
станции технического обслуживания			66	56	52	47	85	82
мочные пункты			37	34	31	30	43	44

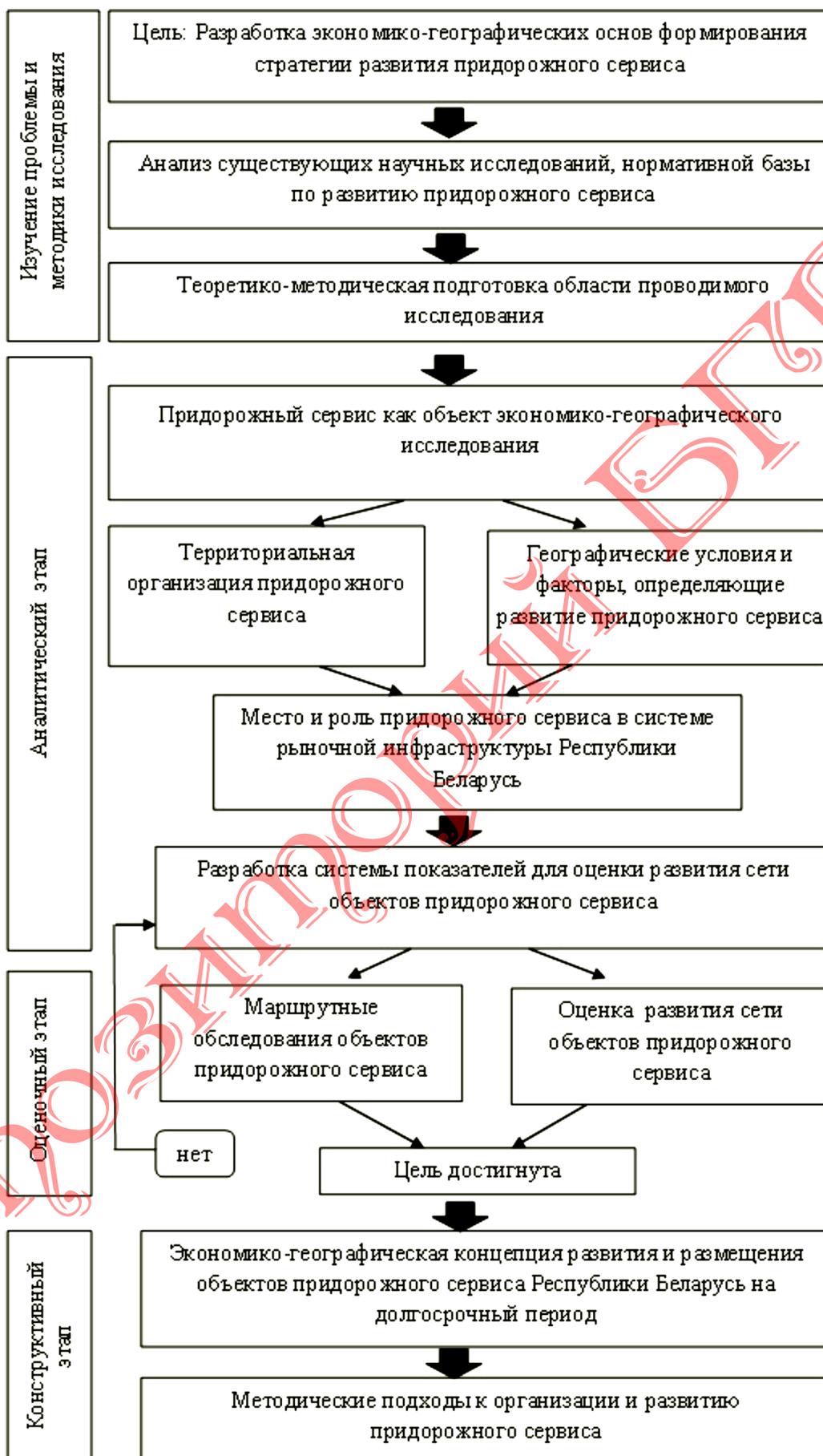


Рисунок 1 – Схема экономико-географического исследования придорожного сервиса



Рисунок 2 – Классификация услуг придорожного сервиса [5]

ектов, 602 пункта питания и 82 пункта технического обслуживания [6].

Основным трендом в развитии данной сферы за выбранный период является рост количества объектов придорожного сервиса.

Аналитический этап исследования начинается с изучения территориальной организации придорожного сервиса и экономико-географических факторов, определяющих развитие данной сферы. В совокупности структура и факторы развития придорожного сервиса определяют его место в системе современной рыночной инфраструктуры Республики Беларусь.

Территориальная организация придорожного сервиса – сочетание и функционирование объектов придорожного сервиса, сложившееся на определенной территории, обусловленное социально-экономическими факторами (рисунок 3).

Территориальная организация придорожного сервиса тесно связана с интенсивностью движения автомобилей. Наибольшей среднесуточной интенсивностью движения автомобилей характеризуется трасса М-1 (свыше 8000 автомобилей в сутки), что способствовало высокой степени развития объектов придорожного сервиса в Беларуси как в количественном выражении, так и в качественном (широкий спектр и качество оказываемых услуг) [7]. В современных условиях важным фактором территориальной организации объектов придорожного сервиса является транспортное тяготение к городам и крупным населенным пунктам. Близость к городам также способствует и увеличению количества ус-

луг, оказываемых участникам дорожного движения на объектах. Данный фактор приводит к развитию многофункциональных комплексов сервиса, включающих в себя: АЗС, СТО, мотель, мойку, охраняемую стоянку, пункт торговли и питания на одной площадке.

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 виды услуг.

Разработка системы показателей (таблица 2) для оценки развития сети придорожного сервиса проводится с учетом поставленных задач и выбранных методов.

Показатели, применяемые в исследовании сферы придорожного сервиса, можно разделить на показатели развития объектов придорожного сервиса, социально-экономические и демографический.

Оценочный этап исследования начинается с проведения маршрутного обследования, которое направлено на сбор необходимой статистической информации с целью дальнейшей оценки обеспеченности республиканских автомобильных дорог объектами и услугами придорожного сервиса.

В процессе обследования объектов придорожного сервиса дается качественная характеристика географического положения объекта для дальнейшей оценки потенциала расширения количества оказываемых услуг (кластеризации) и поиска потенциальных

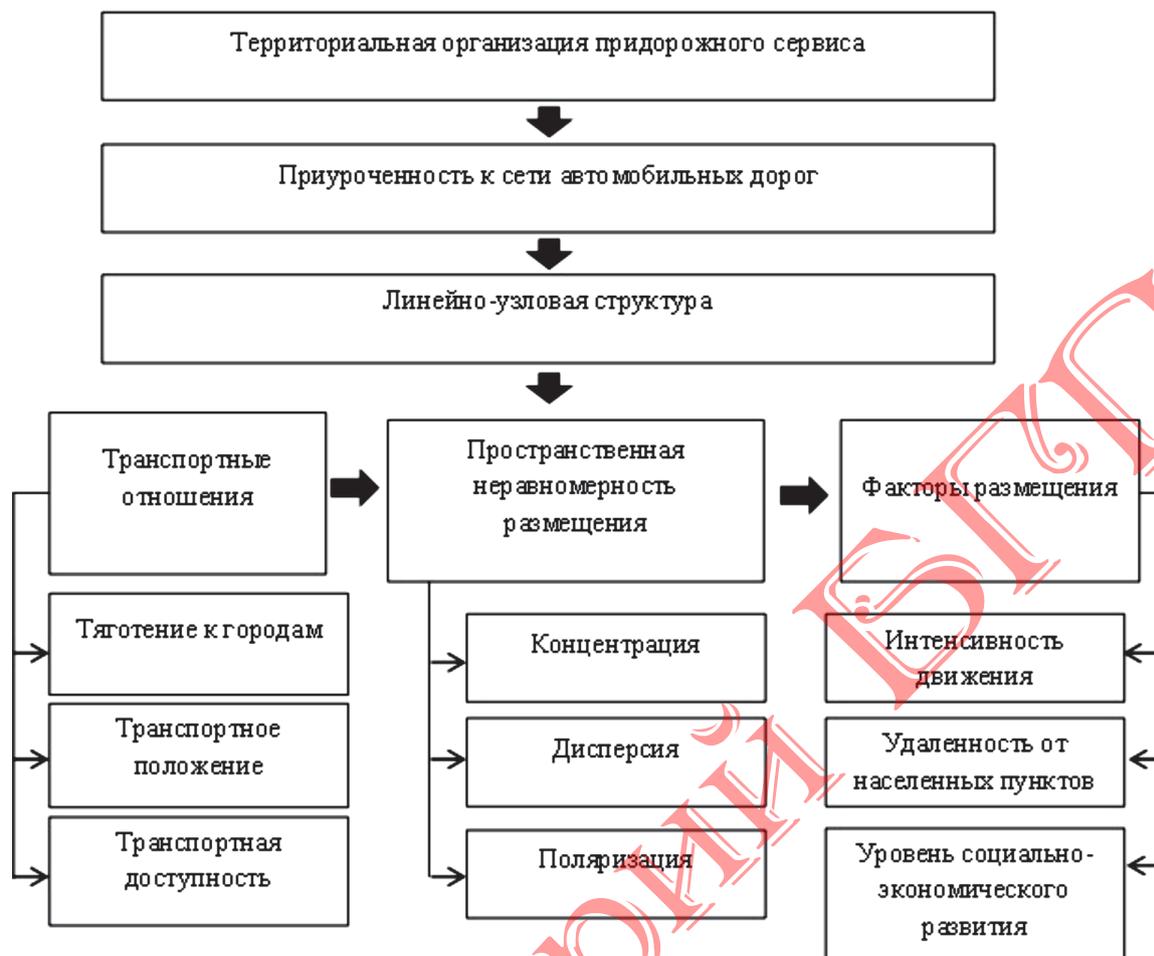


Рисунок 3 – Территориальная организация придорожного сервиса

Таблица 2 – Система показателей оценки развития сети придорожного сервиса

Показатели развития объектов придорожного сервиса	Социально-экономические показатели административного района	Демографический показатель
Интенсивность движения, авто/сут.	Розничный товарооборот, млн руб.	Численность населения
Состав транспортного потока, %	Номинальная среднемесячная зарплата работников, руб.	
Потенциал кластеризации, баллы	Объем промышленного производства, млн руб.	
Количество оказываемых услуг, ед.	Количество объектов придорожного сервиса, ед.	
Расстояние до населенного пункта, км	Количество услуг придорожного сервиса, ед.	

площадок для строительства новых заведений обслуживания. Данная оценка производится с использованием классификации по принципу размещения объекта.

При включении по принципу *средовой интеграции* определяющее значение имеет ландшафтно-рекреационный критерий (близость водных артерий, расположение в лесном массиве и т. д.). *Инфраструктурное развитие* – создание и расширение сервиса на

участке дороги в связи с необходимостью и принятым интервалом размещения. Данный метод включения особенно характерен для межселенных территорий. *Элементное внедрение* – объект придорожного сервиса как составная часть (компонент) сосредоточения разнородных заведений в пределах малого участка автодороги. *Локальное размещение* предусматривает постановку объекта у пересечений автомобильных дорог, в частности,

республиканских трасс с автодорогами местного значения. В данном случае предприятие может служить задаче обслуживания пользователей обеих дорог, соответственно возрастает число потенциальных клиентов. Размещение вблизи туристических зон и фокусов притяжения туристов называется методом *туристического соседствования*. *Независимое присоединение* – возведение объектов вблизи населенных пунктов (на въездах, выездах, в пределах поселения), в том числе с целью обслуживания местного населения. *Городское соседствование* – принцип, нередко согласующийся с перечисленными принципами независимого присоединения и элементного внедрения и означающий тяготение объектов придорожного обслуживания к крупным городам. Потребителями становятся участники дорожного движения и местные жители [8].

Данные, полученные в результате маршрутного обследования, проходят обработку с целью разработки системы рационального размещения объектов придорожного сервиса (рисунок 4).

Для визуализации по атрибутивному признаку объектов придорожного сервиса и составления схем развития системы придорожного сервиса полученные данные оцифровываются в программе ArcGIS 10.2.

Потенциал кластеризации объекта сервиса является интегральным показателем в оценке развития объекта придорожного сервиса и приводимыми показателями и определяется как возможность увеличения количества оказываемых услуг. Кроме того, определяется

возможность создания многофункциональной зоны сервиса. Далее производится ранжирование пунктов по степени потенциала кластеризации: нулевой (строительство объектов сервиса не рентабельно); низкий (возможно оказание 1 дополнительной услуги); средний (дополнительно 2–3 услуги); высокий (потенциал создания многофункционального объекта сервиса).

Для решения задачи классификации объектов придорожного сервиса используется кластерный анализ. При изучении взаимного влияния частных и общих социально-экономических факторов на количество оказываемых услуг используется метод многомерного статистического анализа, в частности, факторного анализа. Данный метод позволяет определить значимость каждого фактора в формировании системы придорожного сервиса [9].

Конструктивный этап исследования заключается в предложении методических подходов к организации и развитию придорожного сервиса Республики Беларусь на основании выявленных недостатков и достоинств в системе размещения объектов придорожного сервиса и оказании ими ограниченного количества услуг [10].

Заключение. Таким образом, географическая наука рассматривает придорожный сервис как элемент территории, тесно связанный с конкретными социально-экономическими условиями, и ставит в основу изучения его территориальную организацию. Экономико-географическое исследование придорож-



Рисунок 4 – Обработка данных выборочного обследования объектов придорожного сервиса

ного сервиса состоит из этапов: изучения проблемы и составления методики исследования, аналитического этапа, включающего разработку системы показателей, оценочного и конструктивного этапа, в котором предлагаются методические подходы к организации и развитию придорожного сервиса.

В качестве основных экономико-географических особенностей развития придорожного сервиса мы выделяем: транспортное тяготение к крупным городам; зависимость количества объектов и услуг от интенсивности движения автомобилей по дороге; влия-

ние уровня социально-экономического развития территории на обеспеченность дорог пунктами придорожного сервиса и ассортимент оказываемых услуг. Было установлено, что прогноз развития сети объектов придорожного сервиса включает: анализ уровня социально-экономического развития территории, параметров функционирования и географического положения, позволяя выделять недостатки и преимущества в выборе территории для размещения новых пунктов сервиса, а также расширения номенклатуры предоставляемых услуг.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Petkevičius, K.* Principles of rational dislocation of road infrastructure objects on the main and national roads / K. Petkevičius // The Baltic Journal of Road and Bridge Engineering. – 2006. – № 1. – P. 93 – 102.
2. *Tuzmen, S.* A multi-criteria factor evaluation model for gas station site selection / S. Tuzmen, S. Sipahi // Journal of global management. – 2011. – № 1. – P. 23 – 33.
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. *Бессонова, Т. Н.* Придорожный сервис Беларуси: нормативная база, проблемы и перспективы развития / Т. Н. Бессонова, И. А. Кузменкова // Потребительская кооперация: научно-практический журнал. – 2015. – № 1. – С. 16–20.
5. *Шелег, Н. С.* Формирование системы содействия развитию придорожного сервиса / Н. С. Шелег // Белорусский экономический журнал. – 2009. – № 2. – С. 107–118.
6. О работе объектов придорожного сервиса Республики Беларусь в 2017 г. – Минск : Мин-во статистики и анализа Республики Беларусь, 2017.
7. *Леонович, И. И.* Придорожный сервис и перспективы его развития / И. И. Леонович, И. С. Мельникова // Архитектура и строительные науки: научно-информационный журнал. – 2011. – № 1. – С. 12–16.
8. *Евстратенко, А. В.* О некоторых особенностях размещения придорожного сервиса в Республике Беларусь / А. В. Евстратенко, С. А. Леончик // Архитектура: сборник научных трудов. – 2018. – Вып. 11. – С. 159–164.
9. *Чертко, Н. К.* Математические методы в географии: учебно-методическое пособие / Н. К. Чертко, А. А. Карпиченко. – Минск : БГУ, 2009. – 199 с.
10. *Падабед, Н. А.* Сучасныя тэндэнцыі развіцця тэорыі і практыкі кіравання прыдарожным сервісам у Рэспубліцы Беларусь / Н. А. Падабед, Н. С. Шэлег // Весті Нацыянальнай акадэміі навук Беларусі. – 2012. – № 2. – С. 43–51.

REFERENCES

1. *Petkevičius, K.* Principles of rational dislocation of road infrastructure objects on the main and national roads / K. Petkevičius // The Baltic Journal of Road and Bridge Engineering. – 2006. – № 1. – P. 93 – 102.
2. *Tuzmen, S.* A multi-criteria factor evaluation model for gas station site selection / S. Tuzmen, S. Sipahi // Journal of global management. – 2011. – № 1. – P. 23 – 33.
3. *Khokhlova, V. V.* Otechestvennyy i zarubezhnyy opyt razvitiya sfery uslug na obyektakh dorozhnoy infrastruktury / V. V. Khokhlova // Teoriya i praktika obshchestvennogo razvitiya. – 2012. – №7. – S. 224–227.
4. *Bessonova, T. N.* Pridorozhnyy servis Belarusi: normativnaya baza, problemy i perspektivy razvitiya / T. N. Bessonova, I. A. Kuzmenkova // Potrebiteľskaya kooperatsiya: nauchno-prakticheskiy zhurnal. – 2015. – № 1. – S. 16–20.
5. *Sheleg, N. S.* Formirovaniye sistemy sodeystviya razvitiyu pridorozhnogo servisa / N. S. Sheleg // Belorusskiy ekonomicheskiy zhurnal. – 2009. – № 2. – S. 107–118.
6. O rabote obyektov pridorozhnogo servisa Respubliki Belarus v 2017 g. – Minsk : Min-vo statistiki i analiza Respubliki Belarus, 2017.
7. *Leonovich, I. I.* Pridorozhnyy servis i perspektivy yego razvitiya / I. I. Leonovich, I. S. Melnikova // Arkhitektura i stroitelnyye nauki: nauchno-informatsionnyy zhurnal. – 2011. – № 1. – S. 12–16.
8. *Yevstratenko, A. V.* O nekotorykh osobennostyakh razmeshcheniya pridorozhnogo servisa v Respublike Belarus / A. V. Yevstratenko, S. A. Leonchik // Arkhitektura: sbornik nauchnykh trudov. – 2018. – Vyp. 11. – S. 159–164.
9. *Chertko, N. K.* Matematicheskiye metody v geografii: uchebno-metodicheskoye posobiye / N. K. Chertko, A. A. Karpichenko. – Minsk : BGU, 2009. – 199 s.
10. *Padabed, N. A.* Suchasnyya tendentsyi razvitstsiya teoryi i praktyki kiravannya prydarozhnym servisam u Respublitsy Belarus / N. A. Padabed, N. S. Sheleg // Vestsi Natsyyanalnay akademii navuk Belarusi. – 2012. – № 2. – S. 43–51.