

УДК [911.3:33]:338.465.4(476)

**ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ  
ОЦЕНКА ПОТЕНЦИАЛА ОБЪЕКТОВ  
ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА НА  
МАГИСТРАЛЬНЫХ  
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ  
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

UDC [911.3:33]:338.465.4(476))

**ECONOMIC-GEOGRAPHIC  
ESTIMATION OF POTENTIAL  
OF ROAD SERVICE  
OBJECTS ON THE HIGHWAYS  
OF THE REPUBLIC  
OF BELARUS**

**Н. С. Шелег,**

*доктор экономических наук, профессор  
кафедры экономики торговли и услуг  
Белорусского государственного  
экономического университета;*

**Д. П. Коротыш,**

*аспирант кафедры экономической  
и социальной географии факультета  
географии и геоинформатики Белорус-  
ского государственного университета*

**N. Sheleg,**

*Doctor of Economics,  
Professor of the Department of Economy  
of Trade and Service, Belarusian  
State Economic University;*

**D. Korotysh,**

*Postgraduate Student of the Department  
of Economic and Social Geography,  
Faculty of Geography and Geoinformatics,  
Belarusian State University*

Поступила в редакцию 27.11.19.

Received on 27.11.19.

В статье рассматриваются практические вопросы экономико-географического исследования придорожного сервиса и условия, влияющие на его дальнейшее развитие. Предложены методические подходы к оценке потенциала развития сети придорожного сервиса. Рассмотрены показатели и факторы, влияющие на развитие придорожного сервиса. Предложены мероприятия по развитию объектов придорожного сервиса магистральных автомобильных дорог.

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

The article considers practical issues of economic-geographical research of road service and the conditions influencing its further development. Methodic approaches to estimation of potential of road service objects are proposed. Indices and factors influencing the development of road service are considered. Measures on developing the objects of road service of highways are proposed.

*Keywords:* road service, territorial organization, type of location of objects, potential of clusterization, intensity of traffic.

**Введение.** Придорожный сервис является важной социально-экономической составляющей сферы услуг Республики Беларусь и формирует треть доходов страны от оказания транспортных услуг. Данная отрасль, динамично развиваясь, требует комплексного исследования не только социально-экономических аспектов функционирования и развития, но и вопросов территориальной организации сервиса.

Придорожный сервис на магистральных автомобильных дорогах Республики Беларусь функционирует в условиях территориальной дифференциации уровня социально-экономического развития регионов и обеспеченности их объектами обслуживания. Ключевыми экономико-географическими факторами в развитии данной сферы

выступают: интенсивность движения автомобилей по магистрали, численность населения региона, уровень доходов организаций и населения, географическое положение и транспортная доступность объектов придорожного сервиса.

Для оценки уровня потенциала развития придорожного сервиса на магистральных дорогах мы применяли методы пространственного анализа, картографический, структурно-функциональный, статистический и экспедиционно-полевой методы.

Целью исследования является экономико-географическая оценка потенциала развития и разработка научно-практических рекомендаций по повышению эффективности работы объектов придорожного сервиса на

магистральных автомобильных дорогах Республики Беларусь.

Опыт изучения сферы автомобильного транспорта, транспортных сетей и придорожного сервиса отечественных и зарубежных ученых показывает актуальность исследований в данной области. Российский географ С. А. Тархов [1] подчеркивает, что при географическом анализе региональных территориальных транспортных систем следует проводить рейтинг административных единиц (районов) по качеству их транспортно-инфраструктурного обслуживания, уровню сложности пространственной структуры и технического состояния транспортной сети. При этом выделяются зоны с лучшей (прицентровые территории) и худшей транспортной доступностью (периферийные территории). Польский ученый Г. Серпинский [2] отмечает, что анализ транспортной доступности является многокритериальным анализом, который дополнительно зависит от транспортной отрасли и учитывает вид транспорта (пассажирский или грузовой). Улучшение региональной транспортной доступности наряду с реализацией политики устойчивого развития транспорта должно стать одной из основных целей инфраструктурных инвестиций в транспорт. А. П. Безрученко [3] провел анализ экономико-географических факторов регионального развития автомобильного транспорта в 2003–2011 гг. С использованием корреляционного анализа определена степень влияния экономических, демографических и территориальных показателей в республиканском и региональном территориальных разрезах на показатели грузооборота и пассажирооборота автомобильного транспорта.

**Основная часть.** В сфере придорожного сервиса главным приоритетом развития является удовлетворение растущего спроса на услуги и товары, поэтому изучение потен-

циала расширения номенклатуры предоставляемых услуг, товаров и их качества становится важной социально-экономической и географической задачей [4].

Для оценки возможности увеличения количества услуг – потенциала объектов придорожного сервиса автомагистралей М-1, М-2, М-3, М-4, М-5, М-6, М-7, М-8, М-10, М-11, М-12 по 311 исследованным нами объектам были отобраны 6 показателей, которые обуславливают их функционирование и развитие.

1. Численность населения административного района.

2. Доходы организаций и работников на душу населения по административным районам (суммарная заработная плата работников и чистая прибыль организаций за год в расчете на душу населения).

3. Интенсивность движения транспортных средств (авт./сут.) на участке автомагистрали, где расположен объект придорожного сервиса.

4. Транспортная доступность объектов для жителей городов (км). Использование данного показателя обусловлено тем, что с приближением к городу количество предоставляемых на объектах придорожного сервиса услуг возрастает [1, 3].

5. Количество услуг, которые предоставляет данный объект, как показатель, характеризующий уровень развития придорожного объекта.

6. Тип географического положения – качественный показатель, характеризующий пространственные особенности размещения объекта. Применение данного показателя обосновано его связью с показателем среднего количества оказываемых услуг на объекте придорожного сервиса [5]. Тип географического положения был переведен в количественный показатель с помощью балльной оценки (таблица 1).

Таблица 1 – Балльная оценка типов географического положения объектов придорожного сервиса

Тип географического положения	Количество услуг	Количество объектов	Среднее значение количества услуг	Балл оценки
инфраструктурное развитие	90	240	2,7	1
локальное размещение	38	104	2,7	1
городское соседствование	55	169	3,1	2
независимое присоединение	70	176	2,5	1
средовая интеграция	17	37	2,2	1
пограничное положение	28	102	3,6	3
туристическое соседствование	7	30	4,3	3

Далее показатели по объектам придорожного сервиса были нормированы, а оценка потенциала объектов проводилась методом К-средних кластерного анализа в программе SPSS Statistics [6].

В результате оценки нами было выделено 4 кластера потенциала объектов придорожного сервиса (рисунок 1).

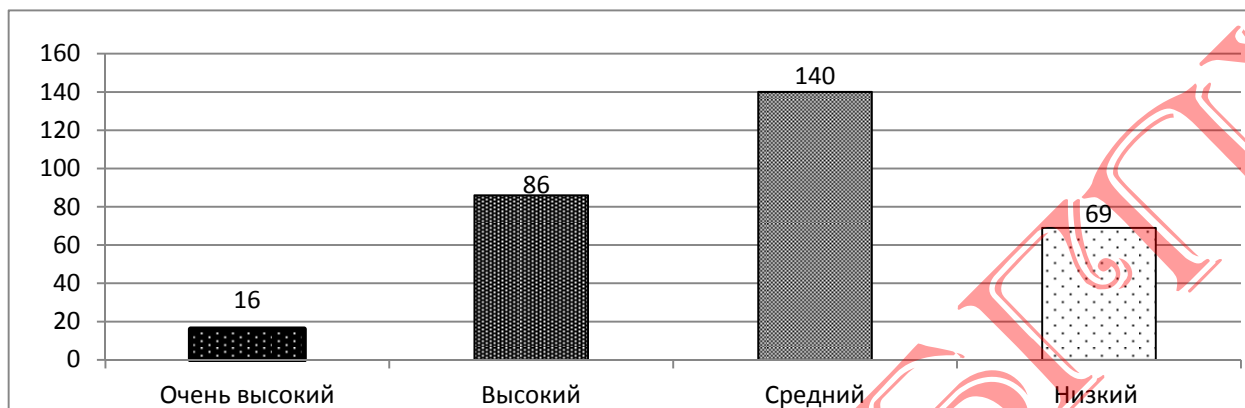


Рисунок 1 – Потенциал объектов придорожного сервиса

*Очень высокий* потенциал имеют 16 (5,1 %) объектов придорожного сервиса магистральных автомобильных дорог. На базе таких пунктов сервиса могут развиваться многофункциональные комплексы, чему способствует высокая интенсивность движения автомобилей и высокий уровень социально-экономического развития административного района, где расположен объект.

*Высоким* уровнем потенциала обладают 84 объекта (27 %) придорожного сервиса и отличаются выгодным географическим положением, высокой транспортной доступностью к городским населенным пунктам и высоким количеством оказываемых услуг. На данных объектах возможно внедрение 2–3 дополнительных услуг с учетом спроса на них.

К группе со *средним* потенциалом увеличения услуг можно отнести 141 объект

(45,3 %). Оказание 1–2 дополнительной услуги будет способствовать увеличению доходов таких пунктов сервиса без высоких рисков.

*Низким* потенциалом обладают 70 объектов придорожного сервиса (22,5 %), на которых увеличение количества услуг сопряжено с определенными рисками из-за невысокого спроса на придорожные услуги. Мероприятия, направленные на повышение качества оказываемых услуг, могут способствовать увеличению рентабельности объектов с низким потенциалом.

На основе рассчитанного среднего показателя потенциала на объектах придорожного сервиса административных районов была разработана типология административных районов Республики Беларусь с использованием характеристики географического положения (таблица 2).

Таблица 2 – Типология административных районов по уровню потенциала и географическому положению объектов придорожного сервиса

Тип района	Подтип района	Административные районы	Значение потенциала развития (P)
С очень высоким потенциалом		Минский	> 3,1
С высоким потенциалом	С приграничным положением	Гродненский, Брестский, Вороновский, Ошмянский, Дубровенский, Добрушский	2,4–3,0
	С тяготением объектов к городам	Ивановский, Калинковичский, Пинский, Щучинский, Кобринский, Лепельский, Докшицкий, Лидский	2,4–3,0

Тип района	Подтип района	Административные районы	Значение потенциа- ла развития (P)
Со средним потенциалом	С удаленностью объектов от городов	Оршанский, Лунинецкий, Борисовский, Крупский, Несвижский, Смолевичский, Березовский, Столбцовский, Логойский, Жабинковский, Гомельский, Бобруйский, Речицкий, Пуховичский, Осиповичский, Червенский, Бешенковичский, Воложинский, Дзержинский, Ивьевский, Быховский	1,7–2,3
	С тяготением объектов к городам	Витебский, Могилевский, Барановичский, Жлобинский, Ивацевичский, Березинский, Дятловский, Слонимский	1,7–2,3
С низким потенциалом		Шкловский, Дрогичинский, Городокский, Сенненский, Буда-Кошелевский, Рогачевский, Малоритский, Бельничский, Петриковский, Дрогичинский, Житковичский, Толочинский	< 1,7

На основе данной типологии были предложены мероприятия по повышению эффективности функционирования сети придорожного сервиса в регионах Республики Беларусь.

Наиболее высоким средним потенциалом (3,5) обладает Минский район (рисунок 2), поскольку магистрали в его пределах характеризуются значениями интенсивности

движения автомобилей в 2,9 раза выше среднереспубликанского значения.

Уровень доходов населения и предприятий Минского района в 2,2 раза выше среднего значения. Однако объекты придорожного сервиса здесь отличаются невысоким показателем среднего количества оказываемых услуг на одном объекте (2,95 при среднереспубликанском

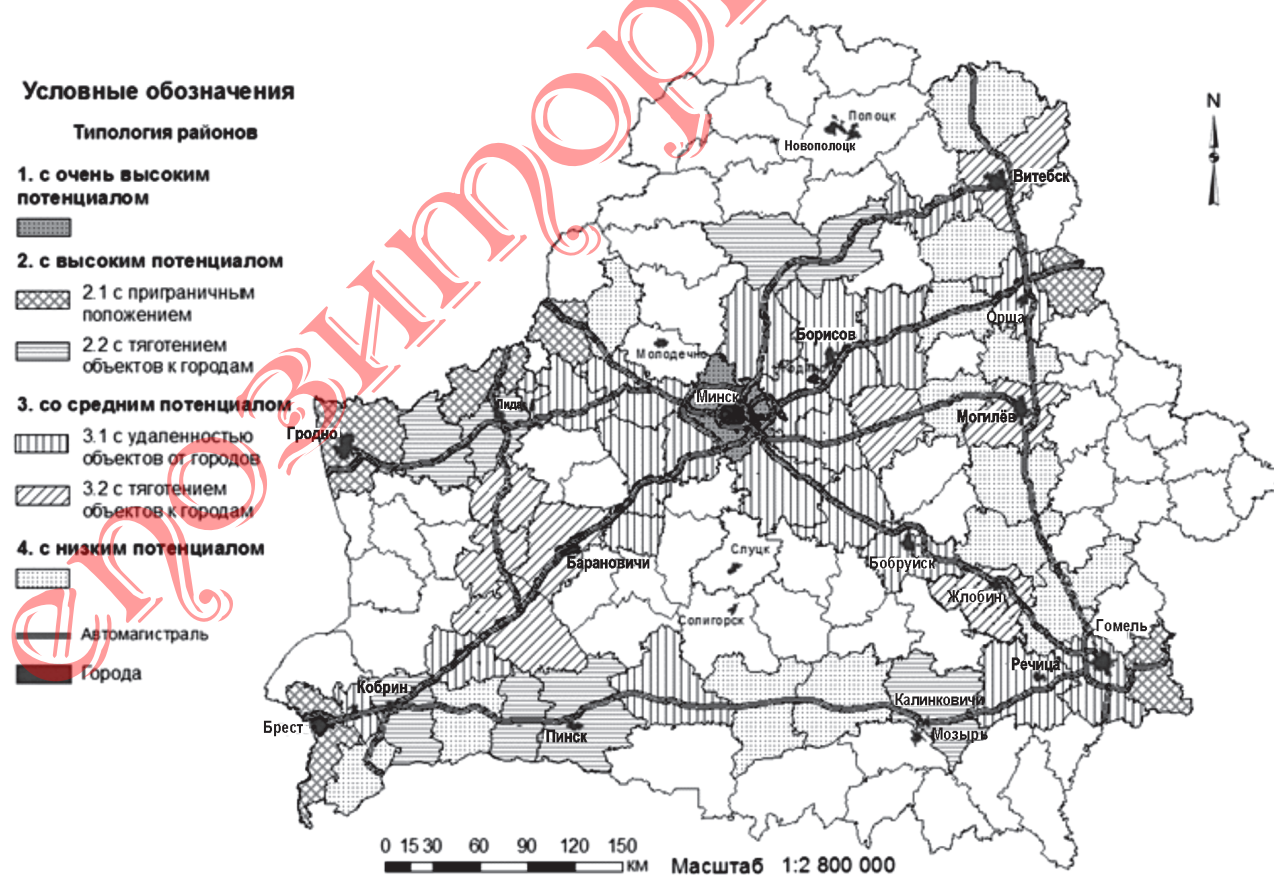


Рисунок 2 – Типология административных районов Республики Беларусь по потенциалу и географическому положению объектов придорожного сервиса на автомагистральных дорогах

значении 2,7) и возможно выделить только один многофункциональный комплекс обслуживания, что свидетельствует о недостаточном уровне развития комплексного обслуживания [7].

Поскольку г. Минск является крупнейшим транспортным узлом страны и здесь берут начало 5 из 13 автомагистральных дорог (М-2, М-3, М-4, М-5, М-6), то в большинстве случаев город становится начальной или конечной точкой маршрута водителей. Данный факт определяет номенклатуру придорожных услуг, востребованных на объектах Минского района. Помимо базовых сервисов, таких как АЗС, пункт питания, пункт торговли, могут развиваться станции технического обслуживания, автоматические мойки. Преимуществом перед объектами придорожного сервиса г. Минска будет более низкая стоимость земельных участков, затраты на аренду помещений, коммуникации и их обслуживание [4].

Перспективным направлением может служить оказание банкетных услуг на объектах с развитым ресторанным комплексом. Помимо крупных объектов торговли продовольственными и непродовольственными товарами востребованы услуги аренды прицепов, велосипедов и туристического снаряжения. Зарядные станции для электромобилей должны иметь как крупные, так и небольшие АЗС, поскольку время зарядки автомобиля клиент может потратить на получение других услуг.

Объекты сервиса в районах с высоким потенциалом объектов и приграничным положением отличаются многофункциональностью ввиду высокого спроса на широкий ассортимент товаров и услуг. Мероприятия по развитию придорожного сервиса на автомагистралях Добрушского и Дубровенского районов, которые граничат с Российской Федерацией, будут представлены: созданием многофункциональных комплексов обслуживания; организацией банкетного обслуживания и развитием игорного бизнеса; оказанием таких востребованных услуг, как страхование, услуги размещения и питания, технического обслуживания, банковских услуг [4].

Объекты сервиса Брестского, Гродненского, Ошмянского, Вороновского районов обслуживают участников дорожного движения, автотуристов и местных жителей, которые пересекают государственную границу с Польшей и Литвой и имеют преимущества передграничными объектами в виде более низких цен на товары и услуги. Процесс прохождения та-

моженных и пограничных процедур может занимать несколько часов, а в случае с грузовым транспортом и несколько суток, что способствует спросу на услуги питания, размещения, технического обслуживания, страхования и банковские услуги. На приграничных объектах в первую очередь необходима развитая инфраструктура для обслуживания большого количества крупногабаритных грузовых автомобилей.

К третьему типу относятся районы с высоким потенциалом объектов придорожного сервиса и тяготением объектов к городским населенным пунктам. Объекты придорожного сервиса могут непосредственно обслуживать транзитные транспортные потоки и местных жителей. Пункты размещения, ресторанные комплексы с банкетным обслуживанием, станции технического обслуживания, мойки и крупные магазины могут расширить ассортимент предоставляемых услуг на автомагистралях данных районов.

Лепельский, Докшицкий и Пинский районы являются центрами притяжения туристов, поскольку на территории первых двух расположен Березинский биосферный заповедник, а город Пинск имеет богатое историческое, архитектурное и культурное наследие. На территории данных районов предлагается создание многофункциональных комплексов с услугами размещения, национальной кухни, охраняемыми стоянками и арендой туристического снаряжения.

Четвертый тип представлен районами со средним потенциалом и удаленностью объектов придорожного сервиса от городов. Придорожный сервис в перечисленных районах должен ориентироваться на обслуживание транзитных транспортных потоков, а для обеспечения безопасных и комфортных условий движения необходимо развивать объекты размещения и питания в сочетании с охраняемыми стоянками. Увеличение числа станций технического обслуживания на многофункциональных объектах будет способствовать росту доходов от оказания этих придорожных услуг.

Объекты сервиса Пуховичского, Осиповичского, Червенского и Логойского районов имеют специфику обслуживания транспортных потоков направляющихся в г. Минск и обратно, и расположены на удаленных от городов участках магистралей с интенсивностью движения 6–12 тыс. авто/сут. Базовыми на таких объектах являются услуги питания и розничная торговля. Стоит отметить, что

в ассортименте товаров востребованы товары для дачи и активного отдыха. Перспективным направлением в расширении ассортимента услуг может быть аренда прицепок, велосипедов и туристического снаряжения. Банкетное обслуживание на объектах сервиса будет иметь преимущество в цене перед заведениями такого рода в г. Минск и Минском районе.

К пятому типу относятся районы со средним потенциалом и тяготением объектов к городам. Витебский, Могилевский, Барановичский и Жлобинский районы характеризуются высокой численностью населения, интенсивностью движения и уровнем социально-экономического развития. Однако придорожный сервис на магистральных дорогах данных районов проигрывает в конкуренции с объектами, которые расположены непосредственно в городах. Развитие ресторанно-гостиничных комплексов и станций технического обслуживания можно считать приоритетным направлением в придорожном сервисе данного типа районов, а их интеграция с АЗС позволит создать многофункциональные комплексы обслуживания [8].

Группа с низким потенциалом придорожного сервиса и удаленностью объектов от городов представлена 12 административными районами, которые имеют низкие показатели численности населения, уровня социально-экономического развития, низкую интенсивность движения автомобилей (1500–5400 авто/сут.), а географическое положение объектов характеризуется значительной удаленностью от городских населенных пунктов. Перечисленные факторы ограничивают возможности расширения придорожных услуг, поэтому мероприятия по совершенствованию сервиса будут иметь следующие направления: оказание платных и бесплатных услуг по системе самообслуживания (ручные мойки, автоматы с кофе и продуктами питания, станции подкачки шин, автопылесос, бытовые комнаты); организация стоянок и парковок, в том числе и для грузовых автомобилей; развитие сети объектов быстрого питания на участках трасс, где нерентабельны крупные кафе и рестораны; расширение торговых площадей

#### ЛИТЕРАТУРА

1. *Тархов, С. А.* Эволюционная морфология транспортных сетей / С. А. Тархов. – Смоленск. – М. : Универсум, 2005. – 382 с.
2. *Sierpiński G.* Miary dostępności transportowej miast i regionów / G. Sierpiński// Zeszyty naukowe politechniki śląskiej. Seria: transport z. 66. – 2010. – S. 91–96.

и перечня товаров розничной торговли с целью обслуживания местных жителей на объектах, расположенных вблизи сельских населенных пунктов; новые архитектурные решения и стилистика объектов; повышение качества оказываемых услуг путем их стандартизации и обучения персонала [9].

**Заключение.** В результате проведенного исследования было установлено, что географическое положение объектов придорожного сервиса определяет потенциал увеличения и номенклатуру оказываемых услуг. Наиболее выгодным географическим положением отличаются объекты, расположенные в пограничной зоне, вблизи крупных городов, туристических объектов.

На основе выполненного кластерного анализа была предложена типология административных районов Республики Беларусь по потенциалу и географическому положению объектов придорожного сервиса магистральных автомобильных дорог.

В районах с очень высоким и высоким потенциалом перспективно развитие многофункциональных комплексов придорожного обслуживания. Придорожные объекты в районах со средним потенциалом могут развивать несколько дополнительных услуг с учетом спроса и географического положения объекта. В районах с низким потенциалом объектов придорожного сервиса расширение номенклатуры услуг связано с определенными рисками ввиду невысокого спроса, а мероприятия по повышению эффективности работы будут направлены на повышение качества оказываемых услуг, автоматизации процессов и реновации объектов.

Таким образом, предложения по формированию эффективной системы придорожного сервиса позволят повысить доходы от реализуемых услуг, будут способствовать удовлетворению потребностей участников дорожного движения, туристов и местных жителей, созданию рабочих мест, увеличению предпринимательской активности в регионах и организации безопасных условий для движения по магистральным автомобильным дорогам Беларуси.

#### REFERENCES

1. *Tarhov, S. A.* Evolyucionnaya morfologiya transportnyh setej / S. A. Tarhov. – Smolensk. – M. : Universum, 2005. – 382 s.
2. *Sierpiński G.* Miary dostępności transportowej miast i regionów / G. Sierpiński// Zeszyty naukowe politechniki śląskiej. Seria: transport z. 66. – 2010. – S. 91–96.

3. *Безрученко, А. П.* Региональные особенности развития автомобильного транспорта Беларуси / А. П. Безрученко // Вестник БГУ. Сер. 2. Химия. Биология. География. – 2013. – № 3. – С. 95–100.
4. *Енин, Ю. И.* Формирование концептуальных основ стратегии системы придорожного сервиса в Беларуси / Ю. И. Енин, Н. А. Подобед // Белорусский экономический журнал: ежеквартальный научно-практический журнал. – 2011. – № 3. – С. 118–128.
5. *Шлихтер, С. Б.* Транспорт и сфера услуг / Ю. Г. Липец, В. А. Пуляркин, Шлихтер // География мирового хозяйства. – М. : Владос, 1999. – С. 269–309.
6. *Шелег, Н. С.* Экономико-географические подходы к исследованию придорожного сервиса Республики Беларусь / Н. С. Шелег, Д. П. Коротыш // Весті БДПУ. Серія 3 Фізика. Матэматыка. Інфарматыка. Біялогія. Геаграфія. – № 1. – 2019. – С. 40–46.
7. *Трацевская, Л. Ф.* Придорожный сервис в Беларуси: национальный и региональный аспект / Л. Ф. Трацевская // Право. Экономика. Психология. – 2015. – № 1. – С. 37–44.
8. *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.
9. *Бессонова, Т. Н.* Придорожный сервис Беларуси: нормативная база, проблемы и перспективы развития / Т. Н. Бессонова, И. А. Кузменкова // Потребительская кооперация. – 2015. – № 1. – С. 16–20.
3. *Bezruchenok, A. P.* Regional'nye osobennosti razvitiya avtomobil'nogo transporta Belarusi / A. P. Bezruchenok // Vestnik BGU. Ser. 2. Himiya. Biologiya. Geografiya. – 2013. – № 3. – S. 95–100.
4. *Enin, Yu. I.* Formirovanie konceptual'nyh osnov strategii sistemy pridorozhnogo servisa v Belarusi / Yu. I. Enin, N. A. Podobed // Belorusskij ekonomicheskij zhurnal: ezhekvartal'nyj nauchno-prakticheskij zhurnal. – 2011. – № 3. – S. 118–128.
5. *Shlihter, S. B.* Transport i sfera uslug / Yu. G. Lipec, V. A. Pulyarkin, S. B. Shlihter // Geografiya mirovogo hozyajstva. – M. : Vlados, 1999. – S. 269–309.
6. *Sheleg, N. S.* Ekonomiko-geograficheskie podhody k issledovaniyu pridorozhnogo servisa Respubliki Belarus' / N. S. Sheleg, D. P. Korotysh // Vesti BDPU. Seriya 3 Fizika. Matematika. Informatika. Biologiya.– Geografiya. – № 1. – 2019. – S. 40–46.
7. *Tracevskaya, L. F.* Pridorozhnyj servis v Belarusi: nacional'nyj i regional'nyj aspekt / L. F. Tracevskaya // Pravo. Ekonomika. Psihologiya. – 2015. – № 1. – S. 37–44.
8. *Hohlova, V. V.* Otechestvennyj i zarubezhnyj opyt razvitiya sfery uslug na ob'ektah dorozhnoj infrastruktury / V. V. Hohlova // Teoriya i praktika obshchestvennogo razvitiya. – 2012. – № 7. – S. 224–227.
9. *Bessonova, T. N.* Pridorozhnyj servis Belarusi: normativnaya baza, problemy i perspektivy razvitiya / T. N. Bessonova, I. A. Kuzmenkova // Potrebitel'skaya kooperaciya. – 2015. – № 1. – S. 16–20.