

С 06.04.2020 в столовые и буфеты закрыт доступ сторонних посетителей, часы обеденного перерыва сдвинуты, чтобы за столиком находилось не более 1 человека. На раздаточных линиях нанесена разметка, для соблюдения дистанции 1,5–2 метра между посетителями.

Руководством отделения железной дороги принимаются меры, направленные на снижение уровня производственного травматизма, проводится работа по обеспечению безопасных условий труда, сохранению жизни и здоровья работников в процессе трудовой деятельности.

Список литературы

1 Анализ состояния безопасности движения на Гомельском отделении Белорусской железной дороги / В. И. Холявко [и др.] // Проблемы безопасности на транспорте : материалы IX Междунар. науч.-практ. конф. Ч. 1. – Гомель : БелГУТ, 2019. – С. 405–407.

2 Организация работ по охране труда и анализа безопасности движения в путевом хозяйстве на Гомельском отделении Белорусской железной дороги / В. И. Холявко [и др.] // Проблемы безопасности на транспорте : материалы X Междунар. науч.-практ. конф. Ч. 4. – Гомель : БелГУТ, 2019. – С. 65–66.

УДК 338.47:625.74

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ ПРИДОРОЖНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ

И. М. ЦАРЕНКОВА, Н. С. ЖАРИН

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Транспортная инфраструктура формирует базис транспортно-логистической системы государства. В целях создания эффективной, отвечающей современным требованиям системы обслуживания транспортных потоков следует уточнить сущность ключевых понятий и выявить основные проблемы, замедляющие ее развитие. В официальных источниках понятие транспортной инфраструктуры представлено достаточно широко как «совокупность коммуникаций автомобильного, железнодорожного, водного, воздушного, трубопроводного транспорта, предназначенных для движения транспорта, пешеходов, перемещения пассажиров, багажа и грузов, в том числе продукции, по территориям населенных пунктов и межселенным территориям» [1]. Уточненный элементный состав предложен в определении следующей редакции: «Транспортная инфраструктура – транспортные коммуникации, терминалы, логистические центры и иные сооружения, устройства и оборудование, обеспечивающие работу транспорта при осуществлении перевозок грузов, пассажиров и багажа» [2]. Также к транспортной инфраструктуре принято относить стандартизированные объекты, располагаемые в непосредственной близости от транспортных коммуникаций: мотели, кафе, медицинские и санитарно-гигиенические пункты, автосервисы и топливозаправочные станции, магазины, автостоянки. В целях усиления интеграции рынков транспортно-логистических и дорожно-строительных услуг, применив системно-субъектный подход для конкретизации и определения объекта исследования, выделим автодорожную составляющую в составе транспортной инфраструктуры.

В качестве объекта исследования автодорожная инфраструктура представляет сложную технико-экономическую систему в состав которой входят автомобильные дороги, элементы их обстановки и обустройства, объекты придорожного обслуживания, функционально обеспечивающие производственную деятельность, в том числе дорожную, и обслуживание сопутствующих движению потребностей пользователей автомобильными дорогами. Ее функционирование направлено на обеспечение движения транспортных потоков по автомобильным дорогам на основе взаимодействия организаций в целях эффективного функционирования дорожной, автотранспортной и других отраслей экономики. Чем более развита придорожная инфраструктура автомобильной дороги, тем больше возможностей к восстановлению трудового ресурса у участников дорожного движения, а также более эффективному использованию рабочего времени у пассажиров, находящихся в пути [3]. Отсюда целью развития придорожного сервиса является поддержание эффективности работы автотранспортного средства и удовлетворение потребностей передвигающихся в нем людей. Если первая часть цели подразумевает экономический эффект, то вторая часть затрагивает также социальную составляющую, в том числе создание определенной репутации как системы придорожного сервиса, так и страны.

Всё это позволяет рассматривать придорожный сервис как комплексную систему, которая представляет собой: с позиций функционального подхода – специально организованную сферу деятельности, направленную на удовлетворение потребностей длительное время находящегося в пути человека и его транспортного средства; с позиций системно-объектного подхода – динамическую, сложную, адаптируемую систему, которая включает в себя совокупность взаимосвязанных элементов, позволяющих максимально эффективно удовлетворять возникающие в пути следования потребности пользователей автомобильными дорогами.

Векторы современного развития сфер логистики, транспорта и туризма, направляемые современными тенденциями цифровизации экономики, предъявляют качественно новые требования к развитию автодорожной инфраструктуры в части не только наполнения территориального пространства, но и развития спектра предоставляемых услуг, а также повышения их качества.

В ходе исследования установлено, что комплекс услуг придорожного сервиса зависит от ряда обстоятельств: потребности в услуге, интенсивности движения по трассе, протяженности и состояния дороги, нормативов размещения объектов, удаленности от крупных городов, географической и культурно-исторической ценности региона. В практике международных исследований разработана модель оценки удельного веса факторов в целях выбора площадки для строительства автозаправочных станций (АЗС). Результаты расчетов показали, что такие характеристики, как интенсивность движения и состав транспортного потока, являются наиболее значимыми. Географическое положение занимает второе место и включает близость к городам и потребителям услуг. Фактор конкуренции представлен показателем количества АЗС на изучаемой территории.

По состоянию на 1 января 2021 года на республиканских автомобильных дорогах функционируют 473 автозаправочные станции, 57 гостиниц, 29 моек, 88 охраняемых стоянок, 1008 различных торговых объектов, 598 пунктов питания и 37 пунктов технического обслуживания. В результате реализации Генеральной схемы развития придорожного сервиса в Республике Беларусь предусмотрено увеличить состав объектов к концу 2025 года в количестве: АЗС – 17; моек – 11; охраняемых стоянок – 20; пунктов питания – 74; пунктов технического обслуживания – 21 [4]. Данное обстоятельство сопряжено с необходимостью модернизации законодательной базы, регулирующей деятельность в сфере транспортной инфраструктуры с учетом современных инструментов и подходов, в соответствии с потребностями экономики страны. Анализ сложившегося положения позволяет выделить ряд других актуальных проблем в функционировании системы придорожного сервиса, которые не позволяют обеспечить его эффективность на высоком уровне.

Как уже отмечалось, базовым элементом автодорожной инфраструктуры являются автомобильные дороги. Во многих развитых странах строится несколько параллельных дорог между крупнейшими транспортными развязками и создающими большой трафик населенными пунктами: бесплатные, имеющие ограничения по скорости транспортного потока и платные скоростные автомагистрали. В Германии со временем платные дороги окупаются концессионерами и передаются в пользование государству, становясь бесплатными без ограничения скорости. Одновременно со строительством автотрассы возводятся объекты оперативного предоставления дорожной помощи транспортным средствам (эвакуация, ремонт, топливная заправка), информационного обслуживания автотуристов; комплекса бытовых и сопроводительных услуг, которые соответствуют европейским стандартам качества. Согласно различным экспертным мнениям, развитие автодорожной инфраструктуры позволяет создать не только дополнительные рабочие места в сфере сервиса и туризма, но и повысить востребованность туристических услуг на 30–40 %.

Увеличение числа многофункциональных объектов сервиса является приоритетным направлением в развитии автодорожной инфраструктуры страны, поскольку такие объекты предлагают комплексное обслуживание участников дорожного движения, местных жителей и туристов. Элементный анализ действующей системы придорожного сервиса Республики Беларусь позволил определить доминирующие виды услуг: АЗС, розничная торговля и горячее питание. Услуги размещения, моек, охраняемых стоянок и станций технического обслуживания занимают не большую долю в придорожном сервисе, а на отдельных магистралях не представлены вовсе. Группа прочих услуг, таких как банковские, медицинские, бытовые, культурно-развлекательные, а также электрические заправочные станции, страхование, является перспективой диверсификации структуры придорожного обслуживания.

Список литературы

1 Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Беларусь : Закон Респ. Беларусь от 5 июля 2004 г. № 300-З : в ред. от 30 нояб. 2010 г. № 196-З // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2004. – № 109. – 2/1049.

2 О законопроектных предложениях по Основам таможенного законодательства ЕврАзЭС, Основам транспортного законодательства ЕврАзЭС, Основам законодательства ЕврАзЭС об энергетике : Приложение 2 к постановлению Межпарламентской Ассамблеи Евразийского экономического сообщества, 28 мая 2004 г., № 5–17 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2006. – № 24. – 1/7249.

3 Царенкова, И. М. Теоретическое обоснование необходимости модернизации автодорожной инфраструктуры // Горизонты экономики. – 2021. – № 4 (63). – С. 55–60.

4 Генеральная схема развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах на 2021–2025 годы [Электронный ресурс] / М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь. – Режим доступа : https://mintrans.gov.by/ru/activity-roadmanagement-pridorojnyi-shema_serv-ru/. – Дата доступа : 07.09.2021.

УДК 330.34:625.7/.8

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА В УСЛОВИЯХ СМЕНЫ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО УКЛАДА

И. М. ЦАРЕНКОВА, В. И. ХУДЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В современном мире люди не задумываются о том, каким образом происходил научно-технический прогресс. За долгое время была произведена масса эволюционных открытий, результатом которых является настоящее время – время высоких технологий, разработки инноваций в разных сферах общества, применения новых материалов.

Многие ученые старались наглядно изобразить и показать, в какой последовательности развивался технологический прогресс. Йозеф Шумпетер считал, что развитие инноваций является прерывистым во времени. Отрезки времени, в которые происходит всплеск инноваций, Шумпетер назвал «кластерами» (пучками), за которым позже закрепился термин «волны инноваций» [1]. Дискретность научно-технических революций признавал также Саймон Кузнец (в рецензии 1940 года на книгу Шумпетера «Business Cycles»). В современной экономической теории широко распространено понятие «технологический уклад».

Впервые термин «технологический уклад» был предложен в 1986 году советскими экономистами Д. С. Львовым и С. Ю. Глазьевым в статье «Теоретические и прикладные аспекты управления НТП». Согласно определению С. Ю. Глазьева, технологический уклад представляет собой целостное и устойчивое образование, в рамках которого осуществляется замкнутый цикл, начинающийся с добычи и получения первичных ресурсов и заканчивающийся выпуском набора конечных продуктов, соответствующих типу общественного потребления [2]. Иными словами, технологический уклад – совокупность взаимосвязанных производств в рамках единого уровня, результатом которого является получение продукта, который соответствует заданному техническому уровню развития. Примером могут служить распределение доходов, организационный и управленческий методы, развитие технологий.

Считается, что в мире пройдено пять технологических укладов и в настоящее время происходит переход к шестому. Первый этап начинается с 1772 года – начало первой промышленной революции (создание Ричардом Аркрайтом прядильной машины). Второй технологический уклад берет свое начало в эпоху пара (с 1825 года). Это создание первых паровозов, а также строительство первой железной дороги (Стоктон – Дарлингтон). Третий технологический уклад начинается с эпохи стали, которая началась в 1875 году (Вторая промышленная революция). С 1908 года наступает четвертый этап – эпоха нефти, внедрение на предприятиях ленточного конвейера, который придумал Форд, а также начало выпуска автомобиля под его именем, который мог себе позволить средний класс населения. В конце XX века, а именно с 1971 года, в мире свое начало берет пятый технологический уклад – эпоха компьютеров и телекоммуникаций (также известная как «научно-техническая революция»). Это первое употребление названия «Кремниевая долина» [3], появление первого однокристального микропроцессора Intel 4004.