

Согласно видовому составу на этой территории произрастает смешанный лес с преобладанием лиственных пород в пределах города, а при удалении от него начинают доминировать хвойные породы и, тем самым, хвойный лес.

Субдоминантными формами являются криптофиты (Cr) и терофиты (Th), что обуславливает в пределах территории наличие лугов с многолетними и однолетними видами растений. А самой редко встречающейся формой является хамефиты (Ch), т.е. наличие различного рода кустарничков ограничено.

Таким образом, в ходе работы установлена принадлежность видов к той или иной жизненной форме, на основе чего выявлены особенности организации и структуры растительных сообществ исследуемой территории.

Литература

1 Серебряков, И. Г. Экологическая морфология растений / И. Г. Серебряков. – М.: Высшая школа, 1962. – 378 с.

2 Воронов, А. Г. Геоботаника: учеб. пособие / А. Г. Воронов. – М.: Высшая школа, 1973. – 384 с.

3 Ботанический сад-институт ДВО РАН / [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://botsad.ru/menu/activity/articles/moskalyuk-t/biogeocenologiya/lekcija-6/>. – Дата доступа: 18.02.2016.

4 Степановских, А. С. Общая экология: учебник для вузов / А. С. Степановских. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2001. – 703 С.

УДК 338.488

К. А. Хорошкевич

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА

Статья посвящена изучению особенностей развития придорожного сервиса в Республике Беларусь в контексте ее влияния на туристическую отрасль. Рассмотрена география размещения объектов придорожного сервиса. Также выявлены закономерности размещения объектов и их динамика за период 2012–2017 года.

Улучшение качества сервисного обслуживания пользователей автодорог является объективной необходимостью в условиях прогрессивного развития туризма, увеличения автомобилизации жителей Беларуси, роста транспортных перевозок грузов в транзитном сообщении по территории республики. В этой связи к объектам придорожного сервиса на сегодняшний день должны предъявляться повышенные требования по безопасности, качеству обслуживания и комфортности отдыха.

Придорожный сервис – это отрасль хозяйственной деятельности, связанная с удовлетворением потребностей людей, находящихся в дороге, являющаяся важной составляющей транспортной инфраструктуры.

Объекты придорожного сервиса – это здания и сооружения, расположенные на придорожной полосе и предназначенные для обслуживания участников дорожного движения в пути следования: мотели, гостиницы, кемпинги, станции технического обслуживания, автозаправочные станции, пункты питания, торговли, связи, медицинской помощи и мойки.

По своему назначению объекты придорожного сервиса делятся на три группы:

- 1) объекты для обслуживания участников дорожного движения (водителей и пассажиров);
- 2) объекты технического обслуживания автомобильного транспорта;
- 3) объекты устройства аварийно-вызывной связи.

К первой из них относятся:

- площадки отдыха, которые предназначены для кратковременного отдыха водителей и пассажиров транспортных средств; они состоят из трех планировочных зон: стоянки с въездом и выездом; отдыха и санитарно-гигиенической;
- пункты торговли (магазины, павильоны, киоски), различающиеся по размерам и капитальности зданий, площади торгового зала, времени обслуживания, ассортименту товаров и методам продажи;
- пункты (предприятия) питания (рестораны, кафе, столовые, буфеты и пр.);
- сооружения длительного отдыха (автогостиницы, мотели, кемпинги), отличающиеся планировкой и капитальностью зданий, временем эксплуатации (круглогодичные, сезонные), количеством, площадью, размерами стоянок и их размещением относительно зданий.

Во вторую группу объектов сервиса входят:

- сооружения, предназначенные для технического обслуживания транспортных средств (заправка топливом и смазочными материалами, технический осмотр, ремонт и мойка);
- автозаправочные станции (АЗС);
- станции технического обслуживания (СТО);
- пункты технической помощи (ПТП);
- пункты мойки автомобилей, а также устройства для технического осмотра автомобилей (эстакады, смотровые ямы).

Развитие придорожного сервиса основывается на следующих принципах:

- сохранение стабильной нормативной правовой базы, регулирующей развитие придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах;
- привлечение в сферу придорожного сервиса отечественных и иностранных компаний с высокими стандартами обслуживания для создания конкуренции и повышения качества услуг и торгового обслуживания на принципах государственно-частного партнерства;
- создание комплексных объектов, сочетающих в себе полный спектр услуг для пользователей дорог;
- сохранение системного размещения объектов придорожного сервиса согласно Генеральной схеме развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2020 года и в первую очередь при возведении и реконструкции магистральных республиканских автомобильных дорог;
- обеспечение максимальной безопасности и комфортности пребывания на объектах придорожного сервиса;
- первоочередное развитие сервисного обслуживания на платных автомобильных дорогах;
- формирование местными исполнительными и распорядительными органами перечней свободных перспективных земельных участков для размещения новых и расширения существующих объектов придорожного сервиса;
- выполнение застройщиками всех обязательных требований при возведении объектов придорожного сервиса [1].

Размещение объектов придорожного сервиса осуществляется в соответствии с генеральными схемами развития придорожного сервиса, утверждаемыми Министерством транспорта и коммуникаций (на республиканских автомобильных дорогах) или облисполкоммами (на местных автомобильных дорогах).

В Генеральной схеме отражены действующие объекты придорожного сервиса (АЗС, площадки отдыха, газозаправочные станции, пункты питания, гостиницы, СТО, мойки) на дорогах республиканского значения с нумерацией М и Р (рисунки 1, 2, 3).

По данным Национального статистического комитета Республики Беларусь всего в нашей республике функционировало 1241 объект придорожного сервиса на 2012 год. На 1 января 2014 г. функционировало 1612 объектов придорожного сервиса и на 1 января 2017 г. расположено 1747 объектов придорожного сервиса (таблица 1) [2].

Таблица 1 – Динамика объектов придорожного сервиса в РБ 2012–2017 гг.

Объекты сервиса	2012	2014	2017
Автозаправочные станции	463	353	386
Газозаправочные станции	–	160	158
Объекты торговли	314	348	437
Объекты общественного питания	464	466	562
Гостиницы	–	64	>70
Станции технического обслуживания	–	90	75
Автомойки	–	41	41
Охраняемые стоянки	–	92	88
Всего	1241	1612	1747
Примечание – Таблица составлена по данным [2, 3, 4]			

Из таблицы видно, что на 2 газозаправочные станции стало меньше, станций технического обслуживания на 15, и охраняемых стоянок на 4. Возросло количество гостиниц минимум на 6, объектов общественного питания на 96. И это все сравнивая 2014 и 2017 годы.

Структура объектов сервиса изменяется, а именно, увеличивается доля объектов придорожного сервиса, оказывающих комплекс услуг. Наиболее динамично развивается инфраструктура придорожного сервиса на трассах в Минской, Витебской и Гомельской областях.

- Города
 - больше 100 000
- Объекты придорожного сервиса
 - ▲ медицинские пункты, поликлиники
 - ★ первая помощь
 - ◆ больницы, госпитали
 - аптеки
- Дороги
 - автомагистрали
 - съезды на автомагистраль
 - регионального значения
 - Государственные границы

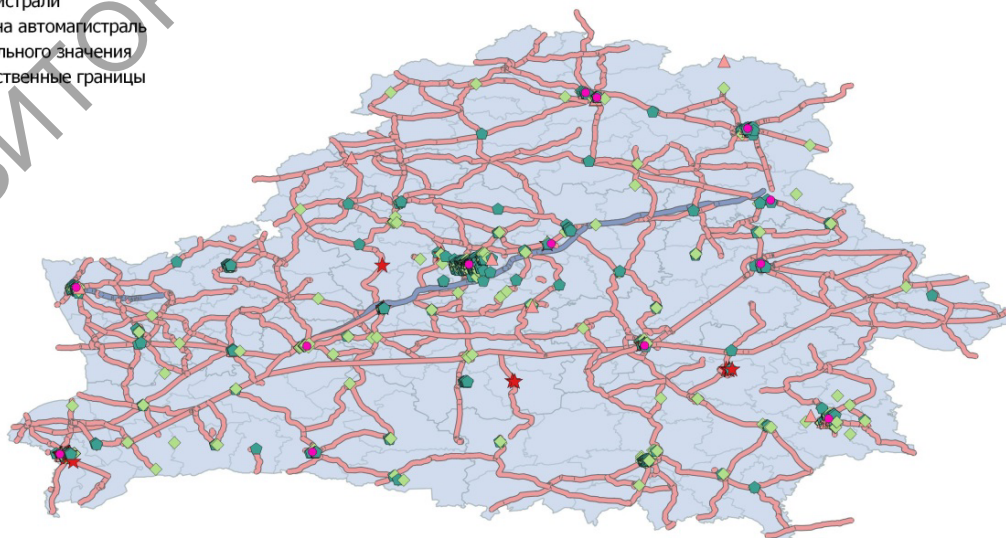


Рисунок 1 – Объекты оказания медицинской помощи

- Города
- больше 100 000
- Объекты придорожного сервиса
- автомастерские
- ◆ автомойки
- АЗС, АГЭС и прочие
- стоянки
- Дороги
- автомагистрали
- съезды на автомагистраль
- регионального значения
- Государственные границы

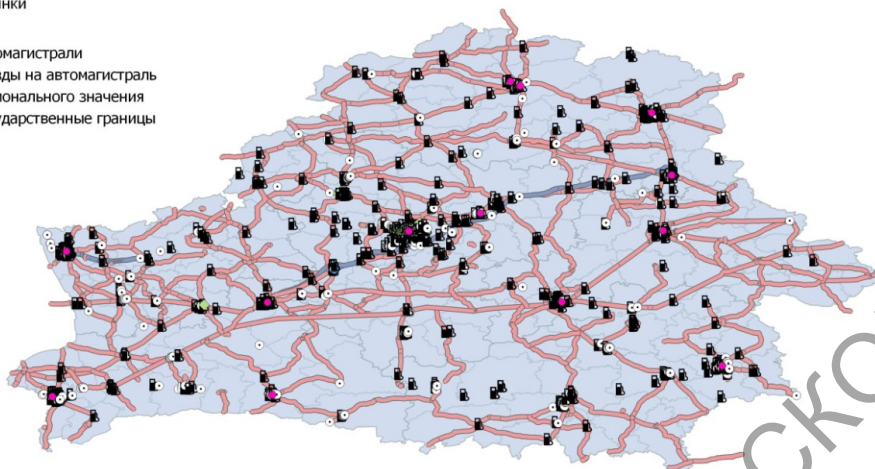


Рисунок 2 – Объекты обслуживания автомобилей

- Города
- больше 100 000
- belarus-poi-p
- ▲ кафе
- ★ заведения быстрого питания, фастфуды, забегаловки
- ▶ бары, закусовые, пивные
- рестораны
- Дороги
- автомагистрали
- съезды на автомагистраль
- регионального значения
- Государственные границы

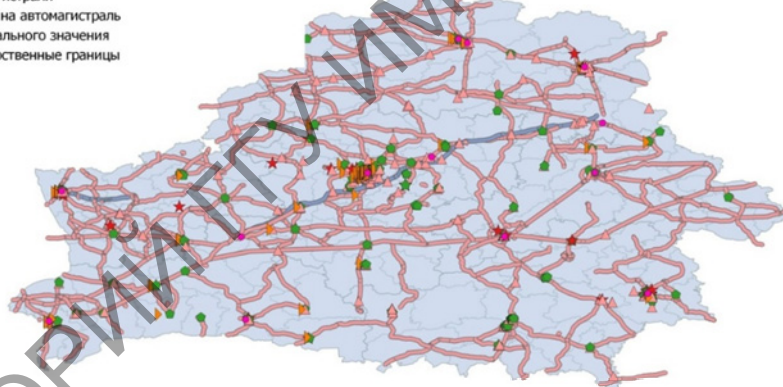


Рисунок 3 – Объекты общественного питания

Прохождение через территорию Беларуси трансевропейских трансграничных коридоров, связывающих страны Западной и Центральной Европы с Россией и Азиатскими государствами, а также Скандинавские страны с южными регионами Европы и Азии, способствует возрастанию роли транзитного туризма и способствует становлению его как одного из приоритетных.

Таким образом, размещение объектов придорожного сервиса осуществляется вдоль дорог наибольшей автомобильной загруженности и их количество с каждым годом увеличивается.

Сегодняшний день развитие придорожного сервиса в Республике Беларусь все же оставляет желать лучшего: потребность в автозаправочных станциях покрыта на 60%, в объектах, осуществляемых продажу продуктов питания – на 55%, в охраняемых стоянках – на 50%. Дальнейшее развитие объектов придорожного сервиса в Республике Беларусь будет способствовать привлечению туристов и эффективному дальнейшему развитию туристической индустрии.

Литература

1 Придорожный сервис // Министерство транспорта и коммуникация Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mintrans.gov.by/ru/>. – Дата доступа: 31.03.2018

2 Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 10.09.2008 № 1326 «О некоторых вопросах размещения объектов придорожного сервиса».

3 Состояние и тенденции развития придорожного сервиса в Республике Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.konspekt.biz>. – Дата доступа: 17.03.2018.

4 Государственная программа по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2015–2019 годы // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.pravo.by>. – Дата доступа: 22.03.2018.

УДК 502.3+504.06

К. В. Царикова

ПРОБЛЕМА ВЛИЯНИЯ КОММУНАЛЬНЫХ СЛУЖБ НА ЭКОЛОГИЧЕСКУЮ ОБСТАНОВКУ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Данная статья посвящена изучению роли коммунальных служб в экологическом аспекте окружающей среды. В ходе данного исследования была проанализирована структура коммунальных служб Республики Беларусь, детально исследован экологический аспект коммунальных служб, а также изучено влияние коммунальных служб на окружающую среду. На основе данного исследования был сделан вывод, что деятельность организаций ЖКХ может оказывать как положительное, так и негативное влияние на окружающую среду (изъятие большого количества природных вод, сброс в водные объекты неочищенных или недостаточно очищенных бытовых и промышленных сточных вод, а также поверхностного стока с урбанизированных территорий и др.).

Жилищно-коммунальное хозяйство (ЖКХ) – комплекс отраслей экономики, обеспечивающий функционирование жилых зданий, создающих безопасное и комфортное проживание в них людей.

Существует большое количество нормативных актов, специфических правил применения тех или иных норм, отсутствие своевременной возможности ознакомиться со всеми предусмотренными в законодательстве способами решения жилищных проблем. Все эти аспекты приводят к необходимости детального рассмотрения данной проблемы [1].

ЖКХ – одна из основных сфер жизнедеятельности, где сочетаются коммерческие цели организаций, предоставляющих населению жилищно-коммунальные услуги, и социальные интересы граждан – потребителей этих услуг.

Структуру ЖКХ можно представить следующим образом: основные фонды ЖКХ подразделяются на жилищный фонд и коммунальные (технологические) фонды.

Жилищный фонд включает в себя недвижимое имущество с установленными правами владения, пользования и распоряжения в границах имущества (хозяйственные приусадебные постройки и т.д.).

Технологические фонды включают в себя коммунальную инженерную инфраструктуру (сети, котельные, насосные станции, очистные сооружения, водозаборы и т. п.) [2].