

работы на туристическом рынке, предоставление широкого ассортимента туруслуг по приемлемым для потенциальных клиентов ценам. При этом необходимо учитывать слабость конкурентной позиции по таким показателям, как качество обслуживания клиентов, в том числе скорость обслуживания, имидж компании и охват рынка.

Ю. А. Белова

БГЭУ (Минск)

Научный руководитель — С. О. Белова, канд. экон. наук, доцент

СОСТОЯНИЕ И НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ РОЗНИЧНОЙ СЕТИ ТОРГОВЫХ ОБЪЕКТОВ ФРУНЗЕНСКОГО РАЙОНА Г. МИНСКА

Фрунзенский район является крупнейшим районом г. Минска (общая площадь территории составляет порядка 43 км²), в нем проживает более 460 тыс. чел., причем значительную долю занимают многодетные семьи. Соответственно, развитию инфраструктуры района уделяется большое внимание.

Анализ состояния развития розничной сети торговых объектов показал, что на территории Фрунзенского района на ноябрь 2021 г. функционирует 4426 торговых объектов (38 % от общего числа торговых объектов г. Минска) общей площадью 313 664,27 м², из них 1857 ед. (42 %) — это магазины. По сравнению с 2019 г., отметим, что общее число торговых объектов возросло на 531 ед., число магазинов увеличилось на 226 ед.

Среди магазинов наибольший удельный вес занимают магазины торговой площадью до 100 м². Их доля в общей численности магазинов составляет 68,7 %, или 116 ед. Отметим также рост (анализ ведется в динамике по сравнению с 2019 г.) магазинов площадью от 100 до 300 м² (на 46 ед.), от 300 до 400 м² (на 7 ед.), от 400 до 650 м² (на 9 ед.). Уменьшилось количество магазинов площадью от 650 до 1000 м² на 1 ед.

По сравнению с 2019 г. во Фрунзенском районе количество магазинов площадью свыше 5000 м²; от 3000 до 5000 м²; от 1000 до 3000 м² не изменилось и составило, соответственно, 3, 9 и 24 ед. Количество крупных магазинов не изменилось (12 ед.), произошло лишь расширение торговой площади. Увеличилось количество магазинов шаговой доступности на 116 ед., на 8 ед. увеличилось число магазинов современного формата и на 4 ед. сократилось число фирменных магазинов. Количество непродовольственных магазинов увеличилось на 55, продовольственных — на 50. Доля продовольственных магазинов в общем количестве составляет 29,2 %, в то время как непродовольственных — 68,5 %. Во Фрунзенском районе на ноябрь 2021 г. функционируют

четыре продовольственных дискаунтера, по сравнению с прошлым годом их количество увеличилось на 3 ед. На ноябрь 2021 г. в среднем на один магазин района приходится 247,7 жителя, норматив обеспеченности торговыми площадями на 10 000 жителей выполнен. Для подтверждения гипотезы была произведена оценка потребности в торговой сети для Фрунзенского района с использованием нормативного метода: потребность по нормативу составила 276 000 м². На ноябрь 2021 г. торговая площадь торговых объектов по Фрунзенскому району составила 313 664,27 м². Таким образом, можно сделать вывод, что потребность в расширении торговой сети по Фрунзенскому району отсутствует. Тем не менее во многих микрорайонах существует перенасыщение торговыми центрами и магазинами, а в некоторых — торговые центры не находятся в шаговой доступности. Это говорит о неравномерности распределения торговых объектов и негативно сказывается в том числе на работе самих магазинов. Так, в микрорайоне Каменная Горка-3 в ТЦ «Караван» за несколько лет сменились три оператора: Biggz, «Копилка» и «Соседи». Это обусловлено сложностью конкуренции с таким оператором, как «Евроопт»: в микрорайоне три крупных магазина данного оператора, несколько магазинов «Хит» и дискаунтер «Грошк».

Таким образом, открытие новых торговых объектов должно сопровождаться анализом конкурентной среды, конкурентного окружения, ориентироваться на целевую аудиторию. А далее подбирается соответствующий формат и место размещения магазина.

*3-е место по итогам заседания секции
СНИЛ «Гандаль»*

В. А. Ботнар, Ю. С. Кукса
БГЭУ (Минск)

Научный руководитель — И. А. Леднева, канд. экон. наук, доцент

ОЦЕНКА СКОРОСТИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНЗИТА ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ ТЕРРИТОРИЮ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПУТЕЙ ЕЕ ПОВЫШЕНИЯ

Транзитный потенциал рассматривается как совокупность внутренних и внешних факторов, определяющих возможности данной страны (региона) по оказанию транспортно-логистических и иных сопутствующих услуг в целях обслуживания международных транзитных потоков грузов и пассажиров, следующих по ее территории.

В качестве показателей оценки развития транзитного потенциала региона используются различные показатели, одни из них — скорость перемещения транзитного потока. Чем выше скорость перемещения