

УДК 625.748.2

*Д. И. Гофман,
М. И. Альшанова,
М. А. Бугаева*

**ПРИДОРОЖНЫЙ СЕРВИС
КАК ЭЛЕМЕНТ
ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ
ВОЛГОГРАДСКОЙ
АГЛОМЕРАЦИИ**

Рассматривается состояние инфраструктуры дорожного сервиса на участках федеральных дорог Волгоградской области. Изучение открытых данных реестра площадок отдыха и объектов дорожного сервиса Федерального дорожного агентства, сведений различных карт и сервисов по бронированию номеров подтвердило несоответствие текущего состояния придорожного сервиса нормативным требованиям ГОСТ 33062–2014. При этом проблема заключается даже не в отсутствии объектов как таковых, а в неравномерности их распределения на дорожной сети. Проведено анкетирование водителей, позволившее оценить степень их удовлетворенности уровнем и качеством обслуживания на федеральных дорогах области.

Ключевые слова:
дороги,
сервис,
туризм,
дорожная инфраструктура.

*D. I. Gofman,
M. I. Alilshanova,
M. A. Bugaeva*

**ROADSIDE SERVICE
AS THE ELEMENT
OF ATTRACTION
OF THE VOLGOGRAD
AGGLOMERATION**

The article presents the state of the road service infrastructure on sections of federal roads of the Volgograd region. The study of open data from the register of recreation sites and road service facilities of the Federal Road Agency, information from various maps and services for booking rooms showed that the current state of roadside

Введение

Объекты придорожного сервиса являются важным сектором экономики, вносящим значительный вклад в ВВП. В настоящее время развитие сервиса на автомобильных дорогах существенно отстает от темпов автомобилизации населения Российской Федерации. В РФ на 271 км приходится 1 объект придорожного сервиса. Это связано с недостаточным финансированием дорожной отрасли, законодательными ограничениями, проблемами с землеотводом, правами собственности на землю, что непривлекательно для инвесторов [1, 2].

Вместе с тем Волгоградская область является регионом с богатым культурно-историческим наследием, и с точки зрения имеющихся у региона ресурсов, а также благодаря исторической значимости территория может стать при соответствующем развитии придорожного сервиса весьма привлекательной для инвестирования в сферу туризма.

В современном мире набирает популярность автотуризм, позволяющий не только экономить денежные средства, затрачиваемые на дорогу, но и планировать индивидуальные туристические маршруты, основываясь на интересах туриста [3]. Исследование текущего состояния придорожного сервиса в Волгоградской области и поиск путей его развития представляет собой актуальную проблему, решение которой обладает потенциалом для социально-экономического развития региона.

Основная часть

В результате реализации гранта «Совершенствование методологии туристического маркетинга в целях устойчивого развития российских регионов» в 2017 г. был проведен опрос, в результате которого выявлено, что большинство туристов предпочитают культурно-познавательный туризм (в том числе военно-патриотической и этнографической направленности) — 44,8 %, на втором месте находится событийный туризм — 42,7 %, активный туризм выбрали 6,4 % (сплавы на байдарках, велосипедные, пешие и конные прогулки, рыбалка и охота, прыжки с парашютом, полеты на дельтаплане, квесты). Экологический туризм предпочли 5,3 % респондентов, гастрономический туризм в качестве основного вида выбрали 0,8 % опрошенных [4].

service doesn't match the regulatory requirements of GOST 33062-2014. At the same time the problem is not even the absence of such objects, but their uneven distribution on the road network. A questionnaire of drivers was conducted that made it possible to assess the degree of their satisfaction with the level and quality of service on the federal roads of the region.

Key words:

roads,
service,
tourism,
road infrastructure.

Об авторах:

Гофман Дмитрий Иванович – старший преподаватель кафедры строительства и эксплуатации транспортных сооружений, Волгоградский государственный технический университет (ВолГТУ).
Российская Федерация, 400074, г. Волгоград, ул. Академическая, 1; obsov2012@mail.ru

Gofman Dmitrii Ivanovich – Senior Lecturer of Construction and Operation of Transport Works Department, Volgograd State Technical University (VSTU).
1, Akademicheskaya St., Volgograd, 400074, Russian Federation; obsov2012@mail.ru

Альшанова Марина Игоревна – магистрант, Волгоградский государственный технический университет (ВолГТУ).
Российская Федерация, 400074, г. Волгоград, ул. Академическая, 1; ami97i@yandex.ru

Alishanova Marina Igorevna – Master's Degree student, Volgograd State Technical University (VSTU).
1, Akademicheskaya St., Volgograd, 400074, Russian Federation; ami97i@yandex.ru

Бугаева Мария Александровна – магистрант, Волгоградский государственный технический университет (ВолГТУ).
Российская Федерация, 400074, г. Волгоград, ул. Академическая, 1

Bugaeva Mariya Aleksandrovna – Master's Degree student, Volgograd State Technical University (VSTU).
1, Akademicheskaya St., Volgograd, 400074, Russian Federation

Результаты исследований авторов Е. А. Дрябловой, О. С. Песковой, О. А. Балабейкиной, направленные на выявление перспективных туристических мест, можно представить в виде таблицы [5, 6].

Анализируя существующие и предлагаемые туристические маршруты, важно отметить, что большая их часть приходится на автомобильные дороги федерального и регионального значения: автомагистраль Р22 «Каспий», автодорога Р228 Сызрань — Саратов — Волгоград, автодорога А-260 Волгоград — Каменск-Шахтинский — граница с Украиной, дороги Волгоград — Астрахань, Самара — Пугачев — Энгельс — Волгоград, Волгоград — Октябрьский — Котельниково — Зимовники — Сальск.

Среднее расстояние от Волгограда до самых популярных туристических направлений составляет 341 км, что при средней скорости движения 70 км/ч с учетом непредвиденных задержек составит не менее 5 ч. Исследования процесса развития утомляемости у водителей показывают, что после 5 ч вождения автомобиля возникает чувство усталости, которое повышает вероятность дорожно-транспортных происшествий (ДТП) в 1,3 раза [7, 8]. При движении более 8 ч усталость чувствуется значительно, а вероятность возникновения аварийной ситуации возрастает в 1,8 раза. В конце 9-го часа требуются волевые усилия для того, чтобы поддерживать безопасный уровень движения. Если отследить режим труда и отдыха водителей грузовых автомобилей и автобусов еще возможно благодаря обязательной установке тахографов, то контролировать водителей легковых автомобилей практически невозможно. Поэтому наибольшая доля происшествий приходится на легковые автомобили.

Проведенный анализ аварийности на перечисленных выше дорогах за период с 2015 по 2020 г. демонстрирует рост числа ДТП (рис. 1). В 2019 г. зафиксирован рост количества ДТП – 584, что в 1,76 раза больше, чем за 2018 г. Количество погибших и раненых увеличилось в 1,5 раза. Данные за 2020 г. также неутешительны. Несмотря на снижение мобильности граждан в период пандемии коронавируса, количество происшествий превышает число ДТП в 2016 и 2017 гг. на 38 %. До 30 % ДТП связано с высокой утомляемостью водителей в пути из-за несоблюдения режима труда и отдыха. В значительной степени (до 90 %) это относится к водителям легковых автомобилей, преимущественно в летний период года [9, 10].

Направление туризма	Места тяготения
Историческое	Музей-заповедник «Сталинградская битва», мемориальный комплекс «Разгром немецко-фашистских войск», Дом Павлова и др.
Религиозное	Каменнобродский Свято-Троицкий мужской монастырь, Ахтырский Божией Матери женский монастырь, Спасо-Преображенский Усть-Медведицкий монастырь, Вознесенский Кременской монастырь, храм Святых Апостолов Петра и Павла в с. Лог
Культурное	Станица Вешенская (родина Шолохова), станица Клетская (место съемки фильма «Они сражались за Родину!»), Шукшинский утес, Сарепта
Спортивное	Село Пичуга (лыжный и санный спорт), реки Дон, Медведица, Иловля (сплав на байдарках и плотах)
Экологическое	Природные парки: Щербаковский, Нижнеоперский, Усть-Медведицкий, Эльтонский, Цимлянские пески, Волго-Ахтубинская пойма, Озеро Баскунчак, Александровский грабен и др.

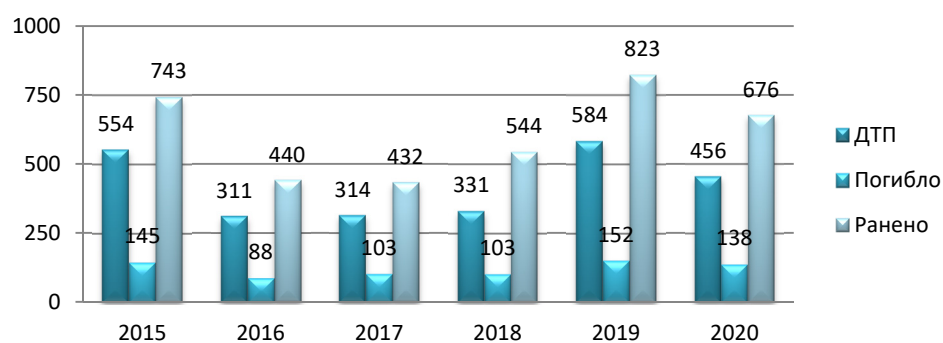


Рис. 1. Распределение количества ДТП, раненых и погибших на дорогах Волгоградской области

Анализ дислокации moteley и гостиниц (данные topmotels.ru, 2gis.ru, ЯндексКарты) показал неоднородность расположения объектов придорожного сервиса на территории области. Расстояние между объектами изменяется от 5 до 85 км. При этом такая ситуация характера не только для Волгоградской области, но в целом для России.

В качестве примера приведем подробный анализ расположения объектов дорожного сервиса на дороге федерального значения Р228 «Сызрань — Саратов — Волгоград». Автомобильная дорога проходит по территории Самарской, Ульяновской, Саратовской и Волгоградской областей. Общая протяженность — 678 км, имеет выход на следующие дороги федерального значения: М5 «Урал», Р158 «Нижний Новгород — Арзамас — Саранск — Исса — Пенза — Саратов», Р208 «Тамбов — Пенза», Р22 «Каспий», М-4 «Дон» — Тамбов — Волгоград — Астрахань, А260 «Волгоград — Каменск-Шахтинский — граница с Украиной». Согласно реестру на дороге расположено 175 площадок отдыха и объектов дорожного сервиса. При этом 29 и 26 % всех объектов дорожного сервиса приходится на заправочные станции и пункты общественного питания соответственно. Комплексы № 1, 2 и 3, представляющие собой сочетание 2, 3 и более 4 различных объектов дорожного сервиса, составляют 9, 6 и 2 % соответственно (рис. 2) [11, 12].

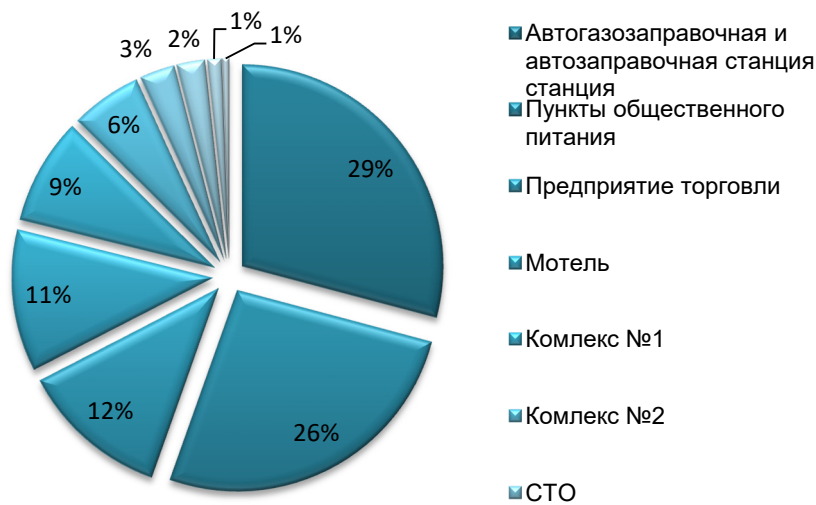


Рис. 2. Площадки отдыха и объекты дорожного сервиса на автомобильной дороге Р228

На всем протяжении дороги расположено 14 станций технического обслуживания (СТО). При этом они расположены крайне неравномерно: 1 и 2-я СТО расположены на 18 км и 56,1 км от начала трассы соответственно, 5 СТО — на участке 305+309 км — 310+160 км, 4 станции — на участке 504+808 км — 508+404 км, 3 станции — на участках 544+927, 691+603 и 637+29 км соответственно.

Согласно ГОСТ 33062—2014 и с учетом того, что дорога Р-228 на отдельных участках относится ко II и III технической категории, расстояние между СТО должно находиться в пределах от 60 до 150 км. Данное требование не соблюдается на участке 56+100 км — 504+808 км, среднее расстояние между объектами составляет 249 км. Этот фактор оказывает значительное негативное влияние на безопасность дорожного движения, увеличивая вероятность возникновения ДТП по причинам неисправности транспортных средств и высокой утомляемости водителей.

Аналогичная ситуация наблюдается при размещении площадок отдыха. Согласно ГОСТ 33062—2014 размещение площадок отдыха должно быть через 30 до 40 км. Таким образом, на дороге протяженностью 678 км должно быть размещено от 17 до 23 объектов. Фактически на дороге их всего 7: 4 площадки на участке длиной 14,05 км (18+50 км — 32+100 км), следующая площадка размещена через 295 км. По две площадки размещены на участках 326+800 км — 379+380 км и 619+603 км и 637+29 км соответственно.

Согласно ГОСТ 33062—2014 расстояние между мотелями, гостиницами или кемпингами для дорог II и III технических категорий должно составлять 100—150 и 150—200 км соответственно. Несмотря на то, что данные объекты расположены в соответствии с нормативными требованиями, в результате опроса водителей выявлено, что только 9 мотелей отвечают требованиям автомобилистов. Оценка придорожной полосы на территории Волгоградской области показала привлекательность дополнительных мест развития дорожного сервиса.

Массовый опрос группы водителей легковых и грузовых автомобилей, состоящей из 90 % мужчин и 10 % женщин, показал (рис. 3) необходимость развития объектов придорожного сервиса. Более 50 % опрошенных людей видят развитие дорожного сервиса области в организации зон отдыха необходимым. До 75 % водителей оценивают придорожный сервис Волгоградской области как удовлетворительный, до 22% — как плохой и очень плохой. По их мнению, необходимо увеличение, в первую очередь, количества АЗС и пунктов общественного питания (кафе) на придорожной полосе. Для водителей, проехавших более 5000 км, приоритет имеют многофункциональные комплексы, включающие: АЗС, зоны для кратковременной и длительной стоянки автомобилей, СТО, гостиницы, кафе или закусочные и др. Отмечается отсутствие на дорогах пунктов медицинской помощи и терминалов аварийной телефонной связи. Учитывая, что в ближайшие годы число людей, путешествующих по России на собственных машинах, увеличится в 1,6 раза, необходимость в создании развитой инфраструктуры придорожного сервиса, особенно на федеральных магистралях, возрастает.



Рис. 3. Диаграммы распределения ответов на поставленные вопросы

На основании данных анкетирования водителей выявлены следующие недостатки объектов дорожного сервиса на региональных дорогах Волгоградской области:

- неравномерное размещение объектов дорожного сервиса на трассах как федерального, так и регионального значения;
- узкий спектр предоставляемых услуг;

- низкое качество обслуживания;
- отсутствие информирования участников дорожного движения об объектах придорожного сервиса;
- отсутствие достаточной степени квалификации работников придорожного сервиса, что приводит к низкой культуре обслуживания и качеству сервиса;
- отсутствие реальной поддержки со стороны региональных и федеральных органов власти, нестабильная организационно-правовая система, не имеющая четких норм, правил по размещению и составу объектов [3].

Международный опыт

За рубежом придорожный сервис является участником национальных экономик. Основными его показателями являются небольшая удаленность объектов друг от друга, качественное обслуживание. Наиболее показательны в развитии инновационных технологий придорожного сервиса такие страны, как США, Германия, Польша, Словакия, Швейцария, Франция и Белоруссия.

Анализируя международный опыт, стоит отметить ряд организационно-технических мероприятий, имеющих перспективу применения на территории Волгоградской области.

1. Разделение объектов придорожного сервиса по функциональному назначению на объекты для обслуживания туристов и подвижного состава. Суть такого разделения — в удовлетворении потребностей двух основных групп водителей: автотуристов и дальнобойщиков. Если для удовлетворения потребностей первых важен комфорт (уютный мотель, придорожное кафе, наличие безопасной детской площадки, сувенирных магазинов и т. д.), то для вторых на первый план выходит обеспечение безопасности и сохранности груза.

2. Создание «автобусных порталов» (рис. 4), суть которых — предоставить наиболее полный перечень услуг во время длительной стоянки туристических маршрутов. Например, такой автобусный портал можно создать на федеральной трассе М-6 в районе р. п. Иловля. Обширная территория, близость реки Иловли, Иловлинский музей казачьего быта, расположенный прямо вдоль дороги, являются предпосылками для создания «автобусного портала» со смотровой площадкой, уличными экспозициями от музея и сувенирными лавками местных мастеров.



Рис. 4. Автобусный портал

3. Разработка рекомендаций по размещению объектов дорожного сервиса с учетом интенсивности движения и степени значимости участка автомобильной дороги для развития туристического потенциала области. Например, в Польше установлено расстояние между пунктами питания и заправочными станциями, которые при интенсивности движения более 15 тыс. авт./ч располагаются на расстоянии 40 км, а при интенсивности от 6 до 12 тыс. авт./ч — 80 км.

Заключение

Выполненные исследования позволяют сделать вывод, что система организации качественного обслуживания всех участников дорожного движения на автомобильных дорогах как федерального, так и регионального значения требует существенной реконструкции и всестороннего развития в ближайшие годы.

При разработке рекомендаций по размещению объектов дорожного сервиса необходимо учитывать места расположения культурных, исторических, религиозных и природных достопримечательностей региона, таких как станица Клетская (место съемки фильма «Они сражались за Родину!»), Шукшинский утес, Каменнобродский Свято-Троицкий мужской монастырь, Ахтырский Божией Матери женский монастырь, Спасо-Преображенский Усть-Медведицкий монастырь, Вознесенский Кременский монастырь, природные парки: Щербаковский, Нижнехоперский, Усть-Медведицкий и Эльтонский, а также Александровский грабен, Цимлянские пески и Волго-Ахтубинская пойма.

Развитие придорожного сервиса станет мощным толчком для повышения туристической привлекательности и развития экономики Волгоградской области.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Валиев В. Х., Баженова Н. М.* Придорожный сервис: зона отчуждения // Актуальные проблемы экономики, социологии и права. 2015. № 2. С. 43—45. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=24037544>.
2. *Ченцов Д. В., Конев А. А.* К реализации федеральной программы развития придорожного сервиса в Белгородской области // Современные автомобильные материалы и технологии: сб. ст. Международной науч.-технич. конф. 2015. С. 267—271. URL: <http://regionika.ru/konf/%D1%C0%CC%C8%D2-2015.pdf>.
3. *Меркулова Т. А.* Современное состояние, проблемы и пути развития инфраструктуры придорожного сервиса для автотуристов // Курорты. Сервис. Туризм. 2016. № 1(30). С. 35—40. URL: http://ksei.ru/netcat_files/userfiles/NAUKA/journals/kst/Kurorty_Servis_Turizm_1_2016.pdf.
4. *Волков С. К.* Современное состояние туристской сферы Волгоградской области: тенденции развития и точки роста // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: Экономика. Информатика. 2019. № 2. С. 199—204. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennoe-sostoyanie-turistskoy-sfery-volgogradskoy-oblasti-tendentsii-razvitiya-i-tochki-rosta>.
5. *Дряблова Е. А., Пескова О. С.* Туристский потенциал Волгоградской области и возможные направления его развития // Новый университет. Серия: Экономика и право. 2013. № 9(31). С. 74—76. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/turistskiy-potentsial-volgogradskoy-oblasti-i-vozmozhnye-napravleniya-ego-razvitiya>.
6. *Балабейкина О. А.* Религиозный туризм в регионе: современное состояние и перспективы развития (на примере Волгоградской области) // Вестник Волгоградского

государственного университета. Экономика. 2020. Т. 22. № 1. С. 83—94. doi: 10.15688/ek.jvolsu.2020.1.8.

7. Микрюков К. С. Требования к эффективному назначению объектов сервиса в пределах придорожной полосы // *New Science Solutions*: сб. ст. Международного научн.-исслед. конкурса. Петрозаводск, 2020. С. 32—47. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=42673938>.

8. Эльвик Р., Мюсен А. Б., Ваа Т. Справочник по безопасности дорожного движения: пер. с норв. / под ред. В. В. Сильянова. М. : МАДИ, 2001. 754 с.

9. Математическая модель прогнозирования аварийности дорожного движения на сети автомобильных дорог и в местах концентрации дорожно-транспортных происшествий / М. В. Катасонов, А. И. Лескин, А. В. Кочетков, М. А. Сыроежкина, Н. В. Шеголева, В. Ю. Задворнов // *Наукоедение*. 2017. Т. 9. № 1. С. 33. URL: <http://naukovedenie.ru/PDF/33TVN117.pdf>.

10. Бугаева М. А. Улучшение качества обслуживания участников дорожного движения на автомобильных дорогах Волгоградской области // XXIV Региональная конф. молодых ученых и исследователей Волгоградской области (г. Волгоград, 3—6 декабря 2019 г.) : сб. материалов конф. Волгоград, 2020. С. 293—294.

11. Алексиков С. В., Бобров М. Н., Алексиков С. С. Модернизация региональной сети автомобильных дорог в условиях формирования международных транспортных коридоров // 2009 — год Нижне-Волжского региона в Южном региональном отделении РААСН : сб. науч. ст. Волгоград, 2010. С. 54—60.

12. Лищинский С. А., Алексиков С. В., Алексиков И. С. Модернизация территориальной дорожной сети в условиях формирования международных транспортных коридоров // *Вестник Волгоградского государственного архитектурно-строительного университета*. Сер. Строительство и архитектура. 2015. Вып. 39(58). С. 140—150.

REFERENCES

1. Valiev V. H., Blazhenkova N. M. [Roadside service: zone of alienation]. *Aktual'nye problemy ekonomiki, sotsiologii i prava* [Actual problems of economics, sociology and law], 2015, no. 2, pp. 43—45. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=24037544>.

2. Chentsov D. V., Konev A. A. [The federal program development of roadside service in the Belgorod region]. *Sovremennye avtomobil'nye materialy i tekhnologii: sb. st. Mezhdunarodnoi nauch.-tekhnich. konf.* [Modern automotive materials and technologies: collection of articles of the Int. Sci. and Tech. Conf.], 2015, pp. 267—271. URL: <http://regionika.ru/konf/%D1%C0%CC%C8%D2-2015.pdf>.

3. Merkulova T. A. [Current status, problems and development infrastructure of roadside service for sleeper]. *Kurorty. Servis. Turizm* [Resorts. Service. Tourism], 2016, no. 1, pp. 35—40. URL: http://ksei.ru/netcat_files/userfiles/NAUKA/journals/kst/Kurorty_Servis_Turizm_1_2016.pdf.

4. Volkov S. K. [The current state of the Volgograd region's tourism: trends and growth points]. *Nauchnye vedomosti Belgorodskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Ekonomika. Informatika* [Scientific bulletin of Belgorod State University. Series: Economics. Informatics], 2019, no. 2, pp. 199—204. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennoe-sostoyanie-turistskoy-sfery-volgogradskoy-oblasti-tendentsii-razvitiya-i-tochki-rosta>.

5. Dryablova E. A., Peskova O. S. [Tourism potential of Volgograd Oblast and possible ways of its development]. *Novyi universitet. Seriya: Ekonomika i pravo* [New University. Economics & Law], 2013, no. 9, pp. 74—76. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/turistskiy-potentsial-volgogradskoy-oblasti-i-vozmozhnye-napravleniya-ego-razvitiya>.

6. Balabeykina O. A. [Religious tourism in a region: current state and prospects of development (BASED ON Volgograd region)]. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomika* [Journal of Volgograd State University. Economics], 2020, vol. 22, no 1, pp. 83—94. doi: 10.15688/ek.jvolsu.2020.1.8.

7. Mikryukov K. S. [Requirements for the efficient designation of service facilities within the roadside]. *New Science Solutions*. Petrozavodsk, 2020. Pp. 32—47. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=42673938>.

8. El'vik R., Myusen A. B., Vaa T. *Spravochnik po bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya* [Road Safety Handbook]. Moscow, MADI, 2001. 754 p.

9. Katasonov M. V., Leskin A. I., Kochetkov A. V., Syroezhkina M. A., Shchegoleva N. V., Zadvornov V. J. [Mathematical model of forecasting of accident rate of traffic for networks of highways and in places of concentration of road accidents]. *Naukovedenie* [Science of Science], 2017, vol. 9, no. 1, p. 33. URL: <http://naukovedenie.ru/PDF/33TVN117.pdf>.

10. Bugaeva M. A. [Youth and scientific-and-technical progress in roadfield of South of Russia]. *XXIV Regional'naya konferentsiya molodykh uchenykh i issledovatelei Volgogradskoi oblasti (g. Volgograd, 3—6 dekabrya 2019 g.)* [XXIV Regional conference of young scientists and researchers of the Volgograd region (Volgograd, December 3—6, 2019)]. Volgograd, 2020. Pp. 293—294.

11. Aleksikov S. V., Bobrov M. N., Aleksikov S. S. [Modernization of the regional road network in the context of the formation of international transport corridors]. *2009 — god Nizhne-Volzhskogo regiona v Yuzhnom regional'nom otdelenii RAASN : sb. nauch. st.* [2009 — the year of the Lower Volga region in the Southern Regional Branch of the Russian Academy of Architecture and Construction Sciences: coll. of sci. articles]. Volgograd, 2010. Pp. 54—60.

12. Lishchinskii S. A., Aleksikov S. V., Aleksikov I. S. [Modernization of territorial road network under condition of formation of international transport corridor]. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo arkhitekturno-stroitel'nogo universiteta. Ser. Stroitel'stvo i arkhitektura* [Bulletin of Volgograd State University of Architecture and Civil Engineering. Series: Civil Engineering and Architecture], 2015, iss. 39(58), pp. 140—150.

© Гофман Д. И., Альшанова М. И., Бугаева М. А., 2021

Поступила в феврале 2021

Received in February 2021

Ссылка для цитирования: Гофман Д. И., Альшанова М. И., Бугаева М. А. Придорожный сервис как элемент привлекательности Волгоградской агломерации // Социология города. 2021. № 1. С. 72—80.

For citation: Gofman D. I., Alishanova M. I., Bugaeva M. A. [Roadside service as the element of attraction of the Volgograd agglomeration]. *Sotsiologiya Goroda* [Sociology of City], 2021, no. 4, pp. 72—80.