

Секция 6

ОБЩЕСТВЕННОЕ ПИТАНИЕ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Н.А. Подобед, аспирант
Научный руководитель – *Ю.И. Енин*, д-р экон. наук

ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ РАЗМЕЩЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА

Одной из важнейших задач, стоящих перед придорожным сервисом Республики Беларусь является открытие новых и улучшение работы находящихся на автомагистралях предприятий придорожного сервиса. Сущность территориального размещения объектов придорожного сервиса состоит в рациональном распределении предприятий этой сферы по трассам в целях полного удовлетворения потребностей общества и человека в услугах с наименьшими его затратами.

Главной особенностью взаимосвязей в системе придорожного сервиса является разная частота обращения потребителей за различными видами услуг – повседневное (АЗС – автозаправочные станции), периодическое (СТО – станции технического обслуживания, общественное питание) и эпизодическое (культурно-развлекательные, медицинские, банковские, бытовые и др. услуги). Именно поэтому оптимальным решением для строительства являются комплексные объекты придорожного сервиса, включающие в себя предприятия питания, специализирующиеся на национальной кухне, магазин товаров первой необходимости, автозаправочную станцию и благоустроенную стоянку.

На данный момент на магистральных дорогах функционируют 15 стационарных комплексов с полным набором услуг («ЛУКОЙЛ», «Славнефть», «Веста», «Гном» и др.).

В системе придорожного сервиса возможны три типа обслуживания: стационарное (потребители ездят за услугой), передвижное (производители услуг ездят к потребителям) и дистанционное (консультационные услуги).

Выбор одной из трех форм обслуживания, применяемых в придорожном сервисе, зависят от следующих факторов:

- Потребность в услуге;
- Интенсивность движения на трассе. Для рентабельной работы необходима интенсивность свыше 8000 автомобилей в сутки, а в Республике Беларусь средняя интенсивность движения 3136 автомобилей в сутки. При недостаточной интенсивности движения увеличить рентабельность объекта можно привлекая жителей поселков, дачников, туристов. Соответственно могут использоваться разные формы обслуживания;
- Протяженность и состояние трассы (развитость и надежность дороги во все времена года);
- Удаленность от крупных населенных пунктов (чем ближе крупные населенные пункты, расположенные близ и вдоль трассы, тем выше уровень концентрации предприятий дорожного сервиса и менее развиты такие виды услуг, как постой);
- Географическое и культурно-историческое значение региона (наличие уникальных природных условий для санаторно-курортного лечения, туризма).

Исходя из этих факторов, оптимальное размещение предприятий дорожного сервиса базируется на следующих принципах:

1. Принцип максимальной концентрации обслуживания, предполагающий строительство комплексов обслуживания автомобилистов и пассажиров с современной техникой и технологией оказания услуг.
2. Принцип рентабельности, исходя из которого выбирается тип, размер, специализация предприятий, обеспечивающие наибольшую рентабельность.
3. Целесообразным видится дополнение их для современной рыночной ситуации принципом рыночной конкуренции, т.е. наличие конкурирующих производителей, не допускающее монополию производителя на территории.
4. Принцип системности, который рассматривает придорожный сервис как систему, включающую в себя определенные элементы, имеющие между собой прочные связи, имеет присущую только ему организационную структуру управления и производственно-технологическую структуру и призван удовлетворять потребности человека, находящегося в дороге;
5. Принцип пропорциональности, при соблюдении которого учитываются территориальные пропорции, культурно-исторические и географические особенности, учтено количество предприятий придорожного сервиса на определенной трассе, а также качественные пропорции, что подразумевает соотношение между ценой и качеством оказываемых услуг, номенклатурой услуг, оказываемых предприятиями этой сферы;
6. Принцип равномерности, применение этого принципа предполагает, что размещение предприятий дорожного сервиса должно зависеть от эксплуатационных характеристик автотранспортных средств, используемых при пере-

возке грузов и пассажиров, состояния и пропускной способности трассы, ограничения скорости передвижения по ней, нормирования перевозочных работ.

7. Принцип доступности, который позволит максимально приблизить предприятия дорожного сервиса к месту возникновения потребности в услугах, особое значение приобретает информация, в том числе ознакомительная, о наличии предприятий придорожного сервиса, расстоянии до него, возможности использования различных средств связи с предприятием.

8. Принцип гибкости предполагает и отражает состояние процессов внутри организаций и предприятий придорожного сервиса, то есть должна быть возможность изменения направленности предприятий в соответствии с изменением конъюнктуры рынка услуг этой сферы, появлением новых видов услуг, развитием технологий;

9. Принцип экономичности заключается в оптимизации стоимости и времени оказываемых услуг через сокращение доли ручного труда, эффективную организацию производственных процессов, соблюдение удобных графиков работы предприятий придорожного сервиса (привлечение персонала из близлежащих населенных пунктов, обеспечивая, тем самым, удобство доезда до рабочего места), мгновенное реагирование на возникшую потребность, возможность оказания консультационных услуг на расстоянии и т.д.;

10. Принцип резервирования. Этот принцип размещения и оказания услуг придорожного сервиса характерен для всех видов услуг, так как объемы их производства необходимо планировать по максимально возможному их количеству. Для чего размещать предприятия дорожного сервиса необходимо в местах, доступных к различным энергетическим, водным, тепловым ресурсам, ресурсам материальным и др.

При анализе и планировании размещения новых предприятий придорожного сервиса необходимо составлять карту трассы, на которой отмечаются все уже работающие предприятия их основные характеристики. Полезно указать радиус обслуживания каждого предприятия и выявить места, наиболее подходящие для размещения новых точек обслуживания. Строительство новых объектов придорожного сервиса должно вестись в первую очередь в тех местах, где это дает наибольший социальный и экономический эффект. По существующим нормативам расстояние между объектами придорожного сервиса не должно превышать 30-50 км. Среднее расстояние между объектами на республиканских дорогах составляет около 15 км, что свидетельствует о достаточном уровне обеспеченности по количеству. Поэтому правильный выбор места для размещения объектов придорожного сервиса и тщательное обоснование рентабельности их работы является определяющим принципом строительства новых объектов.