

## ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ СОДЕЙСТВИЯ РАЗВИТИЮ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА

**Н.С. Шелег,**

*доктор экономических наук, профессор, зав. кафедрой экономики торговли  
Белорусского государственного экономического университета,*

**Н.А. Подобед,**

*аспирант кафедры экономики торговли*

Придорожный сервис находится на стыке трех важнейших отраслей сферы услуг: транспорта, торговли и туризма. Транспортный комплекс Республики Беларусь расположен на чувствительном геополитическом перекрестке, средоточии торговых и транзитных путей между Западом и Востоком. Все, что происходит в структуре мировой экономики, оказывает существенное влияние на международный рынок транспортных услуг. Быстрые темпы роста промышленного потенциала объединенной Европы и экономики азиатского региона создают благоприятные условия для развития транспортного комплекса Беларуси. Транспортная отрасль занимает особое место в народно-хозяйственном балансе любого государства, так как именно она обеспечивает соединение производства и потребления валового продукта. Мировой наукой доказано, что развитие транспортной системы должно опережать рост валового продукта, поскольку только при наличии резервов транспортного потенциала возможно общее оживление экономических отношений на внутреннем и внешнем рынках.

Проводимые экономические и институциональные преобразования создали прочную базу для развития рыночных отношений в торговой отрасли. Три четверти предприятий сменили форму собственности. Негосударственный сектор обеспечивает более 80% розничного товарооборота. Достигнута определенная стабилизация потребительского рынка [1. С. 6].

Вместе с тем на состоянии придорожного сервиса отрицательно сказываются: низкая интенсивность движения, неравномерность развития рынка придорожных услуг, завышенный размер платежа за транзитный

проезд, нестабильные цены на нефть, запрет на продажу товаров за валюту, сложная процедура открытия, низкая рентабельность и большой срок окупаемости, низкое качество услуг, слабая материально-техническая база. Для рентабельной работы придорожных объектов, по расчетам Минтранса, необходима интенсивность движения около 8000 транспортных средств в сутки. В Беларуси средняя интенсивность движения составляет 2200 транспортных средств в сутки. Для сферы придорожного сервиса все это выразилось в снижении товарооборота за 2007 г. на 3,5% (в сопоставимых ценах) [2. С. 4].

Из отмеченного вытекают основные цели, стоящие перед придорожными торговыми объектами Беларуси: реформа институциональных основ управления отраслью, формирование организационных основ функционирования в рыночных условиях хозяйствования, повышение эффективности работы придорожных объектов на базе новых технологий выпуска продукции и прогрессивных форм обслуживания населения.

Одно из важнейших направлений развития сферы услуг – усиление ее туристического потенциала. В Беларуси приоритетным направлением развития туризма объявлен въездной и транзитный туризм, так как именно с ним связано поступление в страну денежных средств. В современном мире доходы от туризма составляют 12% общемирового продукта. В Беларуси эти показатели неоправданно малы: доходы от туризма пока не превышают 0,1% ВВП. Отчасти это происходит из-за неразвитости туристической инфраструктуры. В настоящий момент перед туризмом стоят конкретные задачи по развитию транзитного и трансграничного сотрудничества, развитию

объектов торговли и общественного питания придорожного сервиса, созданию туристических центров вдоль основных транспортных магистралей [3. С. 40].

Выгодное географическое положение республики, хорошие дороги – все это является потенциалом развития туризма в будущем. Для того чтобы туризм стал высокодоходной отраслью экономики, предлагаемые туристические услуги должны соответствовать международным стандартам.

Для Беларуси дальнейшее развитие транспорта, торговли, туризма, а также укрепление придорожной инфраструктуры имеют особое значение, учитывая геополитические преимущества территории республики. В данной ситуации особую актуальность приобретают концептуальные основы развития придорожной инфраструктуры, включающие организационно-экономическую систему управления придорожными объектами.

Придорожный сервис можно представить в виде системы, состоящей из различных взаимосвязанных элементов, позволяющих наиболее эффективно осуществлять деятельность по удовлетворению различных потребностей человека и поддержанию и восстановлению потребительной стоимости транспортного средства в пути. Организационно-экономическая система – это совокупность организационных, ресурсных, правовых и методических составляющих, обеспечивающих научно обоснованный процесс размещения и развития придорожного сервиса (рис. 1).

**Организационная составляющая** придорожного сервиса представлена следующими элементами: информационным; производственно-технологическим; коммуникационным; финансовым и обеспечения безопасности движения. Информационный элемент призван обеспечить пользователей услуг придорожного сервиса всевозможной информацией, необходимой для более эффективного передвижения. Производственно-технологический элемент составляют предприятия и организации, непосредственно оказывающие услуги потребителю. В настоящий момент в Республике Беларусь с целью расширения сети придорожных объектов и совершенствования организационной составляющей разработана единая классификация объектов придорожного сервиса: первый уровень – площадки для отдыха и стоянки, второй – объекты первого уровня плюс пункт питания, постоя, станция технического обслуживания; третий – наряду с объектами второго уровня предполагает наличие АЗС. Объекты третьего уровня – это комплексные объекты. Для совершенствования производственно-технологического элемента в департаменте Белавтодор создан перечень земельных участков для размещения объектов, разработаны типовые проектные решения объектов, значительно упрощена процедура открытия предприятия придорожного сервиса.

Коммуникационный элемент обеспечивает возможность использования автодорог как потребителями, так и производителями

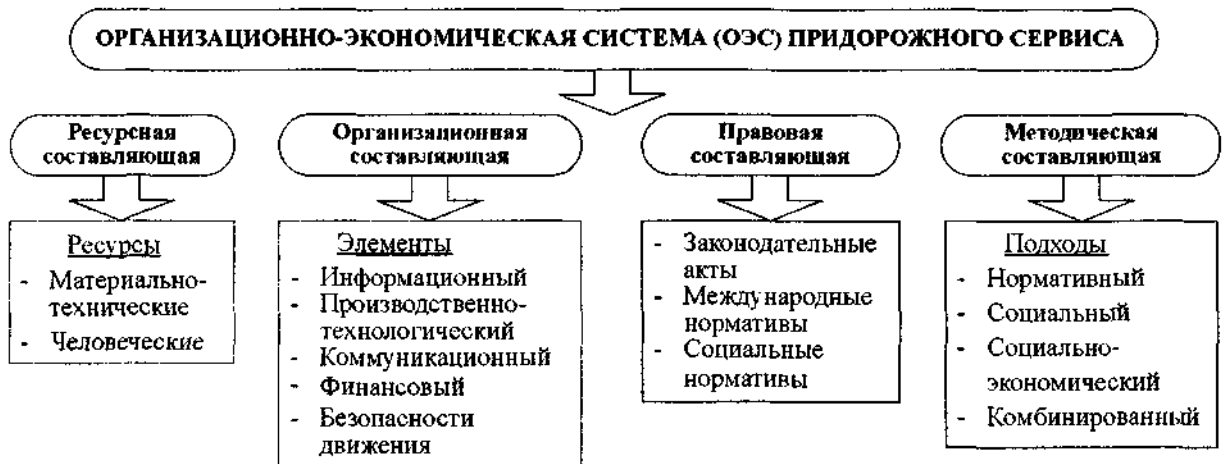


Рис. 1. Элементы структуры организационно-экономической системы придорожного сервиса.  
Источник. Собственная разработка.

придорожных услуг. Безопасное передвижение и гарантию получения экстренной помощи обеспечивает элемент безопасности движения. Финансовый элемент инфраструктуры придорожного сервиса позволяет потребителю совершать различного рода финансовые операции: обмен валют, использование кредитных карт и др.

Функционирование ни одного из элементов системы невозможно без **нормативно-правового обеспечения** данного процесса. Этот элемент обеспечивает правовое регулирование отношений, возникающих между производителями услуг придорожного сервиса и их потребителями. В настоящее время проблема создания объектов придорожного сервиса нашла свое отражение в таких документах, как Указ Президента Республики Беларусь «О мерах по развитию придорожного сервиса» от 15 мая 2008 г. № 270, «Национальная программа развития туризма в Беларуси на 2006–2009 гг.», программа «Дороги Беларуси», «Комплексная программа развития сферы услуг Республики Беларусь на 2006–2010 гг.» и др.

Согласно Указу Президента, объекты придорожного сервиса на 2 года с момента ввода в эксплуатацию освобождены от налога на недвижимость, в течение 5 лет не платят налог на прибыль. Банки предоставляют кредиты под строительство и реконструкцию объектов по пониженным процентным ставкам (для кредитов в белорусских рублях – 2/3 ставки рефинансирования, по кредитам в иностранной валюте – в размере 8% годовых) [4. С. 41–43].

**Ресурсная составляющая** придорожного сервиса представлена материально-техническими ресурсами, определяющими техническую и технологическую базу предприятий, входящих в инфраструктуру, и человеческими ресурсами, определяющими количественный и качественный состав кадров в системе придорожного сервиса. Состав оказываемых услуг зависит от материально-технического элемента и качества трудовых ресурсов. Вместе с тем и наличие ресурсов определяет будущий состав услуг. Ресурсный элемент системы придорожного сервиса представляет собой его инфраструктуру. В связи с этим инфраструктура придорожного сервиса может быть определена как система организаций, обеспечивающая

безопасность и более полное удовлетворение потребностей человека, возникающих в процессе передвижения, и способствующая повышению уровня качества оказания услуг. Придорожным сервисом как основным видом деятельности занимаются организации, подведомственные республиканским органам государственного управления и иным государственным организациям (концерну «Белнефтехим», Белкоопсоюзу, Министерству торговли), а также индивидуальные предприниматели. По состоянию на 01.01 2008 г. в республике функционировало 944 объекта торговли придорожного сервиса (АЗС, магазинов, объектов общепита) и 74 объекта постоя.

Расстояние между объектами торговли придорожного сервиса, которое по существующим нормативам не должно превышать 30–50 км, на основных автомагистралях и автодорогах республиканского значения, как правило, соблюдается. Например, на автомагистрали М-1/Е-30 (Брест – Минск – гр. РФ) среднее расстояние между АЗС составляет 14 км, пунктами торговли – 12 км и пунктами питания – 8 км. Вместе с тем проверки комитета Госконтроля неоднократно отмечали хаотичность и неравномерность размещения объектов торговли. В основном они сосредоточены возле крупных городов (табл. 1).

Таким образом, если количество АЗС, пунктов торговли и питания на большинстве трасс соответствует международным нормативам или же приближается к ним, то по количеству стоянок, пунктов технического обслуживания и гостиниц Беларусь достигнет мировых норм только к 2015 г. [5].

Даже на наиболее обеспеченной объектами придорожного сервиса трассе М-1/Е-30 существуют участки, где на протяжении 100 км отсутствуют стоянки, пункты постоя, туалеты. На участке дороге М-5 на протяжении 120 км нет станций техобслуживания, охраняемых стоянок, наблюдается недостаточное количество пунктов постоя и моек. Аналогичная ситуация наблюдается на дорогах М-8 и М-10. Кроме того, отмечено значительное количество закрытых объектов, которые являются резервом при планировании новых объектов. Все это свидетельствует об отсутствии единого подхода к размещению объектов придорожного сервиса.

Общая характеристика придорожных объектов на основных трассах Республики Беларусь

Номер дороги	Автодорога	АЗС	Пункт постоя	Мойка	Туалет	Охраняемая стоянка	Пункт торговли	Пункт питания	Пункт техпомощи	Протяженность автодороги	Интенсивность движения
E30/M1	Брест (Козловичи) – Минск – гр. РФ	41	5	4	88	39	46	68	9	560	5971
M2	Минск – Национальный аэропорт	3	1	1	3	3	5	2	1	29	9666
M3	Минск – Витебск	8	4	0	10	4	8	18	4	255	4500
M4	Минск – Могилев	8	1	0	20	7	11	15	3	180	5902
E271/M5	Минск – Гомель	6	1	1	11	2	7	17	1	283	4410
M6	Минск – Гродно – гр. Польши (Брузги)	15	2	1	12	8	11	22	3	262	5116
M-7	Минск – Ошмяны – гр. Литвы	4	0	0	0	0	0	4	0	150	2186
E95/M8	Гр. РФ – Витебск – гр. Украины	8	1	0	4	2	6	18	6	457	2206
M-9	Кольцевая дорога вокруг Минска	22	0	6	21	10	18	8	5	56	36000
M-10	Гр. РФ (Селище) – Гомель – Кобрин	14	5	1	0	0	4	19	2	510	2178
M11/E85	Гр. Литвы (Бенякони) – Лида – Слоним – Бытень	12	3	1	0	2	8	5	6	133	1560
P2	Столбцы – Ивацевичи – Кобрин	7	2	0	3	0	6	10	1	71	2163
P-11	Поречаны – Новогрудок – Несвиж	6	3	0	1	1	7	2	0	191	3212
P-17	Брест – гр. Украины (Олтуш)	2	1	2	0	0	1	5	2	50	3512
P-20	Витебск – Полоцк – гр. Латвии	5	2	0	0	1	0	8	2	187	5864
P-21	Витебск – гр. РФ (Любно)	5	0	0	0	0	1	2	0	149	3567
P-23	Минск – Микашевичи	4	0	2	14	10	14	13	2	133	1560
P-28	Минск – Молодечно – Нарочь	5	2	0	14	9	24	11	1	71	2163

Источник. Собственная разработка на основе данных Белавтодор.

В качестве основного подхода к размещению придорожных объектов в Беларуси применяется подход, который можно определить как **нормативный**. Для него характерно размещение предприятий этой системы в зависимости от нормативов расстояния между объектами (табл. 2). Такой подход используется для достижения международных нормативов в соответствии с Европейским соглашением о международных автомагистралях (СМА) и соглашением о трансъвропейских автомагистралях (ТЕМ) [5]. Наиболее целесообразен он на начальном этапе формирования сети придорожных объектов, когда необходимо добиться насыщения рынка объектами. Важным условием применения данного подхода является интенсивность движения не менее 8000 авто в сутки для обеспечения рентабельной работы всех объектов.

При **социальном подходе** объекты размещаются в соответствии с социальными стандартами (табл. 2). За основу принимаются социальные стандарты по обслуживанию населения, утвержденные Постановлением Совета Министров Республики Беларусь «О мерах по внедрению системы государственных социальных стандартов по обслуживанию населения» от 30 мая 2003 г. № 724. Социальные стандарты для магистральных автодорог приняты согласно расчетам, произведенным

И.И. Леоновичем на основании статистических данных по дорожному сервису и оценке перспектив его развития [6. С. 14].

Суть **социально-экономического подхода** заключается в оптимизации соотношения дохода и затрат (т. е. в необходимости обеспечения максимального дохода при минимальных совокупных затратах). Данный подход наиболее выгоден при достаточном развитии рынка придорожных объектов и способствует дальнейшему развитию тех придорожных услуг, которые пользуются наибольшим спросом. Он может применяться в условиях неравномерной интенсивности движения, которая характерна для Беларуси.

Для наибольшей эффективности в условиях низкой интенсивности движения при размещении новых объектов целесообразно применять **комбинированный подход**. Он учитывает нормативный, социальный и социально-экономический подходы и позволяет рассмотреть инфраструктуру придорожного сервиса как экономическую систему, где «на входе» имеется совокупность экономических элементов, а «на выходе» – удовлетворенный спрос. Использование комбинированного подхода к развитию придорожного сервиса обеспечивает гибкость и адаптивность этой системы, т. е. возможность быстрого реагирования на изменения внешней и внутренней среды

Таблица 2

Нормативы размещения объектов придорожного сервиса

Придорожный объект	Магистральные автодороги		Республиканские автодороги		Местные автодороги	
	Норматив размещения по ТЕМ и СМА (км)	Норматив размещения по социальным стандартам (км)	Норматив размещения по ТЕМ и СМА (км)	Норматив размещения по социальным стандартам (км)	Норматив размещения по ТЕМ и СМА (км)	Норматив размещения по социальным стандартам (км)
Пункт постоя	100–200	52	100–200	100	–	Не нормируется
АЗС	20–50	12	20–50	36	–	1–2 на район
СТО	50–100	36	50–100	52	–	1–2 на район
Пункт питания	30–50	10	30–50	20	–	Не нормируется
Охраняемая стоянка	15–50	35	15–50	70	–	Не нормируется
Площадка отдыха	15–50	10	15–50	20	–	20
Общественные уборные	15–50	1 на тыс. чел.	15–50	1 на тыс. а/м	–	1 на конечный пункт пригородного маршрута

Источник. Собственная разработка.

функционирования. На данную систему действуют определенные ограничения макро- и микроуровня. Ограничения макроуровня – это совокупность ресурсных, организационных, нормативно-правовых и методических составляющих. Ограничения микроуровня – это воздействие на придорожный объект поставщиков, посредников, конкурентов, потребителей.

На процесс создания объектов придорожного сервиса определенное воздействие оказывают факторы формирования номенклатуры придорожных услуг. При этом в общем объеме факторов, влияющих на формирование объема и структуры потребления придорожных услуг, можно выделить общие и частные факторы. К общим относятся социальные, экономические, демографические, природно-климатические факторы. Частными факторами, определяющими виды услуг предприятий придорожного сервиса, являются: потребность в услуге, интенсивность движения на трассе, протяженность и состояние трассы, удаленность от крупных населенных пунктов, географическое и культурно-историческое значение региона, нормативы размещения объектов. Данные факторы выступают главными критериями выбора месторасположения будущего объекта [7. С. 465].

В качестве одного из основных факторов, влияющих на номенклатуру услуг придорожного сервиса, можно выделить возникшую потребность в той или иной услуге. Как известно, потребности формируют спрос. Однако здесь может возникнуть ситуация, характерная только для процесса потребления услуг придорожного сервиса – существование неудовлетворенного спроса при одновременном удовлетворении потребности (имеется ввиду несанкционированная торговля на трассах и в сельских населенных пунктах).

Факторы, оказывающие влияние на спектр услуг придорожного сервиса, взаимозависимы. Во-первых, номенклатура услуг придорожного сервиса зависит от потребностей в них, следовательно определяется спросом. При этом спрос может быть удовлетворен как на предприятии придорожного сервиса, так и самим потребителем путем самостоятельного технического обслуживания автомобиля, приготовления пищи и т. п. В этом случае целью придорожного сервиса становится предоставление таких услуг и организация такого об-

служивания, что самообслуживание теряет для потребителя смысл.

Во-вторых, наличие тех или иных услуг в определенных комплексах придорожного сервиса зависит от интенсивности, протяженности и состояния трассы. Особое влияние на интенсивность движения по трассе оказывает ее категоричность.

В-третьих, интенсивность передвижения по трассе, уровень сервиса на ней, номенклатура услуг, оказываемых комплексами дорожного сервиса, зависят от туристической освоенности региона, его культурно-исторической и географической ценности. В свою очередь, на развитие туризма непосредственное влияние оказывает наличие сервиса.

Необходимо учитывать, что факторы, влияющие на придорожные услуги, по своей природе не являются исключительно аддитивными. Одни и те же факторы могут рассматриваться в качестве самостоятельных аддитивных и одновременно оказывать мультипликативное воздействие на прочие критерии или их группы, усиливая или ослабляя их влияние. При этом точное описание характера взаимосвязей частных и общих факторов, а также их нормативных значений возможно лишь на основе исследования всех объектов одной автотрассы.

В целях повышения оперативности процесса контроля состояния придорожного объекта конкретной автодороги видится целесообразным применение метода экспертных оценок факторов и параметров придорожных услуг, простого в исполнении и дающего достаточно объективное представление о потенциале развития придорожного объекта.

На основе предложенной выше классификации факторов формирования придорожных услуг могут быть сформированы группы оцениваемых параметров: критические общие, критические частные, некритические параметры.

К критическим общим параметрам относятся параметры, которые определяют саму возможность функционирования объекта (спрос на придорожные услуги, интенсивность движения, степень развития транспортных коммуникаций).

Критические частные параметры определяют вид придорожного объекта (удаленность от крупных населенных пунктов, ко-

личество постоянно проживающего населения в населенных пунктах, географическое и культурно-историческое значение региона, нормативы размещения объектов).

Некритические параметры рассматриваются как дополнительная группа, формирующая конкурентные преимущества перед однотипными предприятиями (производственно-технологический, маркетинговый, финансовый, социально-экономический, инвестиционный, культурно-исторический потенциал).

Расчет отдельных оценочных показателей может производиться на базе индивидуальных оценок экспертов. Нормативные значения частных факторов, а также величины, определяющие уровень воздействия факторов-мультипликаторов, должны задаваться органами управления придорожным сервисом в целом с учетом особенностей конкретных видов предприятий. При этом возникает вопрос о шкале оценки каждой из групп параметров, позволяющих с той или иной степенью объективности определять и уровень фактического исполнения, и его соответствие некоторому эталону. Для индивидуальной оценки уровня критических параметров придорожных услуг возможно использовать десятибалльную шкалу с эталонным минимумом, равным пяти.

В результате сопоставления фактического и нормативного уровней параметров могут быть исчислены агрегированные показатели параметров придорожных услуг. Динамика этих показателей может рассматриваться в качестве критерия результативности функционирования организационно-экономической системы управления придорожными услугами. Исходя из того, что множество общих критических параметров является единым для всех видов придорожных объектов, множество частных критических параметров придорожных услуг едино в пределах одного вида, положительное превышение нормативных индексов по группе критических параметров в совокупности с некритическими параметрами определяют преимущества придорожного предприятия перед конкурентами из одного вида.

Используя инструменты факторного анализа, органы управления имеют возможность конкретизировать и концентрировать управленческие усилия по коррекции отдельных параметров функционирования придорожных объектов. Для проектируемого предприятия

придорожного сервиса при выборе места размещения объекта важен правильный выбор набора услуг, который обеспечил бы наиболее полное удовлетворение потребностей населения, а также рентабельность и окупаемость заведения. Для предприятия, уже действующего на рынке, важна своевременная коррекция бизнеса в соответствии с изменением спроса на придорожные услуги. Для принятия решений на перспективу обоим предприятиям необходим качественный прогноз спроса на их услуги.

Основой **комбинированного подхода** является определение потребности в услугах придорожного сервиса на основе мониторинга придорожных объектов.

При нормативном подходе к размещению объектов придорожного сервиса понятия высокой интенсивности движения трассы и верхняя граница потребительского спроса являются тождественными. Соответственно, наличие низкой интенсивности движения выступает препятствием для размещения объектов придорожного сервиса. Вместе с тем множество примеров из практики доказывают, что высокая интенсивность движения не всегда залог высокого потребительского спроса на придорожные услуги. Низкая интенсивность не всегда препятствие рентабельной работы объекта. Необходимо также отметить, что средневзвешенная интенсивность движения является крайне нестабильной величиной, характерной для каждой конкретной автодороги. Если принять допущение, что один автомобиль равен одному возникновению потребности в услуге, то общее количество возможных возникновений потребности в придорожной услуге при нормативном подходе можно определить по следующей формуле:

$$C = \left( \frac{L}{t \cdot V} \cdot I \right) + C_n,$$

где  $C$  – количество возможных возникновений потребности в услуге;

$L$  – протяженность автодороги;

$t$  – норматив времени для отдыха водителей и приема пищи, составляющий 4 часа для объектов общественного питания (для объектов других видов возможно применение других нормативов, связанных с технико-эксплуатационными характеристиками транспортных средств);

$V$  – средняя скорость движения на данной трассе (рассчитывается из вторичных источников или же принимается средняя разрешенная скорость движения 90 км/ч);

$I$  – средневзвешенная интенсивность движения;

$C_n$  – спрос пешеходной доступности, возникающий при наличии рядом населенных пунктов.

Определить спрос на услуги придорожных объектов можно различными методами, например методом экспертных оценок. Однако вне зависимости от выбранных методов исследования весь процесс прогнозирования спроса на услуги придорожного сервиса при комплексном подходе можно представить в виде единого алгоритма.

1. Введение единого экономического критерия оптимальности прогноза – повышение объема оказания придорожных услуг.

2. Выбор, изучение и анализ факторов, влияющих на уровень спроса (основные и специфические).

3. Подготовка исходных данных для составления прогноза (мониторинг).

4. Формулирование условия задачи, ограничений и возможных методов ее решения.

5. Прогнозирование показателей, определяющих уровень спроса на придорожные услуги.

6. Анализ результатов прогноза и определение уровня спроса на услуги придорожного сервиса.

7. Принятие экономически обоснованного решения о развитии сети придорожных объектов.

8. Принятие экономически обоснованного решения о типе, мощности и размере проектируемого предприятия придорожного сервиса.

Основой качественного прогноза являются достоверные экономические данные, получить которые можно лишь путем проведения постоянного мониторинга возможных тенденций развития рынка придорожных услуг.

Для качественного управления системой придорожного сервиса необходима достоверная экономическая информация. Существующие системы информационной поддержки, ядром которых служат данные государственной статистики, настроены на дореформенную экономику, они бессильны в вопросах

оценки новых процессов, происходящих в обществе. Кроме того, данные, представленные в статистических отчетах, отражают характер макроэкономических изменений в обществе. Этого явно недостаточно для принятия решений на нижних уровнях управления в условиях быстротекущих изменений, характерных для условий рыночной экономики.

Существует острое противоречие между информационными потребностями органов управления объектами придорожного сервиса и действующей системой информационной поддержки. Если не организовать систему информационно-аналитической поддержки процедур принятия решений по придорожному сервису (мониторинг), то это может привести к полной потере управляемости.

Под мониторингом состояния услуг придорожного сервиса понимается организация постоянной системы наблюдений, оценки и прогноза экономической конъюнктуры рынка этих услуг, складывающейся на территориальном участке в условиях конкуренции [8. С. 200]. Он позволит на первом этапе изучить современное состояние рынка и оценить качественно несоответствия спроса и предложения, сформировать предложения по их устранению, а далее накапливать данные по изменению этого состояния и выявлять результаты произведенных действий по регулированию рынка. На основе анализа собранной информации появится возможность выявить закономерности, построить модель прогнозирования конъюнктуры рынка услуг, оказываемых предприятиями этой сферы, и оценить количественно результаты каждого изменения, что позволит оптимизировать выбор решения по реализации необходимого управляющего воздействия.

Услуги придорожного сервиса вследствие своей специфики локализуются и специализируются на удовлетворении особых потребностей человека при его передвижении. Они дают возможность концентрировать в районный бюджет определенную часть денежных средств, идущих на воспроизводство всей социальной инфраструктуры. Следовательно, наиболее целесообразно начать строительство мониторинга на районном уровне с целью обеспечения властей информационно-аналитической поддержкой для выработки управляющих решений.



Мониторинг позволит выявить резервы развития района и сформировать оптимальные управленческие решения с максимальным экономическим эффектом. В качестве критериев могут быть выбраны: экономия бюджетных расходов и увеличение притока средств в бюджет, рост производительности труда и доходов хозяйствующих субъектов и населения, предотвращение финансово-экономических кризисов на территории, рост занятости населения, рост качества жизни населения, рост качества инфраструктуры придорожного сервиса.

Однако проведение расчетов по любому из критериев включает в себя: определение объема инвестиций, формирование состава объектов инвестирования (перечень хозяйственных объектов на территории района), предоставление количественных данных по вариантам ожидаемых доходов бюджета от инвестирования, а также количественных данных по показателям, характеризующим выбранные социальные критерии. Надо отметить, что отсутствие большого количества объективных исходных данных не позволяет в данный момент проводить расчеты по таким сложным экономическим моделям.

Задачами мониторинга состояния услуг придорожного сервиса являются: организация наблюдения, получение достоверной и объективной информации о состоянии и изменении конъюнктуры рынка услуг; оценка и системный анализ получаемой информации, выявление причин, влияющих на процессы; обеспечение данной информацией органов управления, предприятий, учреждений и организаций независимо от их подчиненности и форм собственности; разработка прогнозов развития придорожного сервиса на районном уровне; подготовка рекомендаций, направленных на преодоление негативных процессов и поддержку позитивных тенденций, доведение этой информации до соответствующих органов управления.

Функционирование мониторинга должно осуществляться на правовой основе. С одной стороны, следует предусмотреть правовые формы защиты информации, гарантии информационной безопасности. С другой – необходимо проработать возможность коммерческого использования полученной информации. В основу методики исследования

придорожного сервиса целесообразно положить следующие принципы.

1. Сочетание начальных обзорных исследований с дальнейшим углубленным изучением отдельных видов услуг, наиболее актуальных для каждого района в данный момент времени. При этом периодичность исследований определяется возможностями региона и спецификой данных.

2. Выделение ограниченного ряда наиболее важных факторов. На каждом этапе они определяются с учетом их важности и доступных финансовых, материальных и других ресурсов.

3. Целенаправленное построение процедур сбора и обработки данных, реализуемое путем отбора наиболее значимых показателей и использования простых методов их оценки или расчета.

4. Учет частоты предоставления различных услуг.

Прежде чем начать непосредственно строить систему мониторинга, следует провести следующие подготовительные мероприятия: утверждение генеральной и оперативных целей создания мониторинга; определение формы получения результатов и направлений их использования; выбор методов реализации целей исследования; разработка плана-графика организации мониторинга; определение состава и задач персонала, участвующего в разработке; организация административного контроля за ходом работ; определение бюджета с разбивкой по статьям расходов, при необходимости с разбивкой во времени; подготовка формы и содержания окончательного документа. То есть необходимо сформировать систему мониторинга, его первичную информационную базу, систему показателей и методического обеспечения.

Важной задачей при модификации является обеспечение сопоставимости параметров новой программы с ранее собранными показателями. Поэтому модификация должна выполняться в основном за счет расширения числа показателей или исключения нецелесообразных.

Алгоритм формирования инфраструктуры придорожного сервиса на основе мониторинга его услуг содержит несколько этапов [8. С. 200–203].

**Этап 1. Качественный анализ состава и территориального размещения производителей придорожных услуг.** Работы начинаются с обследования трассы с целью изучения территориального размещения предприятий, оказывающих услуги. Составляется карта трассы с привязкой предприятий, оказывающих услуги, к населенным пунктам, пунктам безопасности дорожного движения, таможенным и контрольно-пропускным пунктам. Одновременно собирается информация по ассортименту, ценам на услуги, режиму работы предприятий.

Путем анализа полученной информации определяются следующие аспекты территориального размещения: протяженность трассы и интенсивность движения; виды услуг, присутствующих и отсутствующих на трассе; районы, в которых отсутствуют услуги постоянного спроса в зоне доступности. Также оценивается наличие конкуренции производителей услуг; выявляются точки, в которых целесообразно было бы разместить предприятия придорожного сервиса. Уже на этом этапе возможна подготовка рекомендаций по совершенствованию территориальной структуры предприятий придорожного сервиса. Данные этого обследования должны быть учтены при разработке анкет для этапа 2.

**Этап 2. Первичный опрос потребителей с целью изучения удовлетворенности спроса на услуги придорожного сервиса.**

Цели этапа: определение уровня и структуры потребностей населения по видам услуг; качественная и количественная оценка удовлетворенности спроса на услуги, оценка структуры неудовлетворенного спроса на отдельные виды услуг дорожного сервиса; определение удовлетворенности потребителей качеством услуг (сбор их мнений о качестве исполнения заказов, формах и методах организации обслуживания, развитии комплексов придорожного сервиса, удобстве их размещения, режиме работы предприятий); выявление услуг, спрос на которые наиболее неудовлетворен; определение частоты обращения потребителей услуг; оценка относительной значимости причин неудовлетворенного спроса; оценка широты ассортимента предоставляемых услуг.

**Этап 3. Определение целей и задач развития дорожного сервиса, формирова-**

**ние на их основе критериев для оценки эффективности принимаемых решений.**

Целями развития могут являться: увеличение финансовых поступлений в бюджет района; повышение занятости населения придорожных населенных пунктов; развитие придорожных населенных пунктов в рамках других программ. Критерии оценки эффективности принимаемых решений могут быть различны по форме, но основным общим требованием является возможность их оценки по определенным количественным показателям.

**Этап 4. Проведение дополнительного обследования по выбранным на этапе 3 видам услуг и анализ полученных результатов.**

На данном этапе проводится работа, аналогичная первичному обследованию (интервью с производителями и опрос потребителей), однако составление анкет и разработка интервью подчинены другим целям – получению конкретных количественных показателей, необходимых для прогнозирования состояния рынка. Опрос может охватывать также следующие аспекты: реакцию потребителей на новые виды услуг, изменение форм обслуживания; предложения со стороны потребителей по совершенствованию работы предприятий придорожного сервиса; мотивы обращения потребителей к услугам частных лиц и причины удовлетворения потребностей в услугах дорожного сервиса путем самообслуживания; сезонные колебания спроса и факторы сглаживания сезонности; затраты времени потребителей на получение услуг; региональные различия в объеме и структуре потребления услуг дорожного сервиса и т. п. На основании опроса делается расчет количественных показателей и прогнозирование величины неудовлетворенного спроса. На этом этапе целесообразно провести интервью с производителями с целью получить информацию для количественной оценки предложения и факторов, влияющих на него.

**Этап 5. Формирование вариантов управленческих решений на основе прогнозирования уровня неудовлетворенного спроса и анализа территориального размещения предприятий.**

Основной целью этого этапа является выработка стратегии и тактики управляющих воздействий на выбранный объект на основании соотношения прогноза предложения, про-

гноза неудовлетворенного спроса и комплекса критериев, выбранных для оценки эффективности принятых решений. На данном этапе при последующих обследованиях выполняются корректировка объектов воздействия, уточнение критериев и показателей, формирование информационных блоков для использования в последующих периодических обследованиях с целью получения новых и дополнения старых показателей.

**Этап 6. Организация проведения периодических обследований рынка придорожных услуг.**

Целью данного этапа является формирование инфраструктуры придорожного сервиса на основе единой методики подготовки и проведения периодических обследований рынка путем интервью с производителями и анкетного опроса потребителей, анализа полученной информации и подготовки данных для оценки эффективности принятых ранее управляющих воздействий. Возможны несколько вариантов организации работ в зависимости от целей и финансовых возможностей заказчика, в частности: выделение специальной группы сотрудников; привлечение маркетинговой фирмы; использование студентов в рамках их профессиональной практики (руководителем группы может быть преподаватель учебного заведения).

Внедрение системы мониторинга позволит изучить современное состояние рынка, оценить качественно несоответствие спроса и предложения, сформировать предложения по их устранению. На основе анализа собранной информации появится возможность выявить закономерности, построить модель прогнозирования конъюнктуры рынка придорожных услуг и оценить количественно результаты того или иного изменения, что позволит оптимизировать выбор решения по управлению отраслью.

Значительно упростило бы процесс проведения мониторинга внедрение комплексной системы автоматизации управления предприятиями придорожного сервиса. Возможно использование муниципальной геоинформационной системы «Земля и Недвижимость», разработанной российским КБ «Панорама». Наряду с невысокой стоимостью (версия 3.1, 1 рабочее место, 1 сервер – 800 у.е.) эта программа очень функциональна. Она позволяет

вести базы данных, содержащие сведения об объектах недвижимости, земельном участке и организациях; облегчает мониторинг объектов; сокращает объем трудоемких рутинных операций по ведению кадастрового учета земельных участков и объектов недвижимости, обеспечивает наглядность информации и др.

Реализация комбинированного подхода к формированию и управлению инфраструктурой придорожного сервиса возможна при создании ассоциации предприятий придорожного сервиса, где учредителями будут Министерство транспорта, Министерство спорта и туризма, Концерн Белнефтехим, Белкоопсоюз, Министерство торговли, БАМАП, представители фирм-производителей автотранспортных средств, банки, ГИБДД и др. Членами ассоциации станут объекты придорожного сервиса.

Задачами ассоциации являются: налаживание системы сбора и обработки информации о состоянии дорог, объектах сервиса, качестве их услуг; содействие предприятиям в проведении маркетинговых исследований; привлечение инвестиций; создание единой логистической системы поставки продуктов; разработка и внедрение совместно с ГИБДД мер по повышению безопасности на дорогах; создание информационной базы о новейших разработках в области оборудования для системы придорожного сервиса; создание сети малых гостиниц и пунктов общественного питания с национальным колоритом; разработка законодательных проектов в области придорожного сервиса и их продвижение.

\* \* \*

Таким образом, в Республике Беларусь созданы достаточно благоприятные условия для развития придорожного сервиса. Приняты законы, обеспечивающие значительные налоговые льготы для придорожных объектов. В настоящее время количество придорожных объектов торговли, общественного питания и АЗС практически соответствует международным нормам. Вместе с тем наблюдается недостаток пунктов постоя, станций технического обслуживания, автомоек, обусловленный нехваткой отечественных и зарубежных инвестиций в этот сектор экономики. Ограниченное количество таких важных элементов дорожной инфраструктуры, как охраняемые стоянки и благоустро-

енные туалеты, в определенной мере обусловлено недостаточным финансированием дорожного хозяйства.

Основной проблемой сегодня является неравномерность развития и размещения объектов. Поэтому при строительстве новых объектов торговли необходимо руководствоваться не только нормативами, но и экономической целесообразностью размещения объекта. Необходимо выработать новые подходы к размещению объектов, которые в условиях низкой интенсивности движения будут обеспечивать рентабельную работу объектов и вместе с тем – новое качество придорожных услуг, подготовят условия для привлечения транзитного потока в Республику Беларусь.

Использование комбинированного подхода к формированию инфраструктуры придорожного сервиса основано на учете международных и социальных нормативов размещения объектов. При этом особенностью данного метода является определение потребности в услугах придорожного сервиса на основе мониторинга придорожных объектов, который поможет рационально разместить объекты, обеспечит опережающие темпы их развития и повысит уровень конкурентоспособности.

Отрасль придорожного сервиса может внести существенный вклад в развитие сферы услуг. Для этого необходимо обеспечить опережающие темпы развития придорожного сервиса:

- принять меры по увеличению транзитного грузопотока посредством оптимизации тарифной политики, упрощения таможенного и пограничного контроля, а также развития транспортных коммуникаций;
- стимулировать приток инвестиций в эту сферу, создавая льготные условия хозяйствования для зарубежных и отечественных инвесторов;
- создавать рентабельные в условиях нестабильной интенсивности движения комплексные объекты придорожного сервиса;
- использовать комбинированный подход к размещению придорожных объектов;
- создать ассоциацию придорожного сервиса, которая сможет координировать процесс мониторинга;

- автоматизировать процесс мониторинга посредством геоинформационной системы управления.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Шелег Н.С., Подобед Н.А. Развитие рынка общественного питания в Республике Беларусь // Потребительская кооперация. 2008. № 3. С. 5.
2. О работе объектов придорожного сервиса Республики Беларусь за январь–сентябрь 2006, 2007 гг. Минск: Мин-во стат. и анализа Респ. Беларусь, 2007.
3. Подобед Н.А. Придорожный сервис і развіццё турызму ў Беларусі // Известия национальной академии наук Беларуси. 2008. № 2.
4. Прохожая В.Т. Налогообложение объектов придорожного сервиса // Главный бухгалтер. 2008. № 29.
5. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 6 апреля 2006 г. № 468 «Об утверждении Программы «Дороги Беларуси» на 2006–2015 годы» // Право [Электронный ресурс]. 2007. Режим доступа: <http://www.pravobu.info>. Дата доступа: 04.07.2008.
6. Кашевская Е.В. Социальная стандартизация объектов придорожного сервиса // Вестник БНТУ. 2008. № 3.
7. Подобед Н.А. Факторы, определяющие виды услуг предприятий придорожного сервиса // Международная научно-практическая конференция: Наука и потребительская кооперация: перспективы развития, материалы междунауч. науч.-практ. конф. Минск, 30 ноября 2007 г. С. 464.
8. Подобед Н.А. Внедрение системы мониторинга объектов придорожного сервиса // Международная научно-практическая конференция: Потребительская кооперация: теория и практика, материалы междунауч.-практ. конф. Минск, 22–23 ноября 2008 г. С. 200.
9. Шелег Н.С., Подобед Н.А. Развитие придорожного сервиса Республики Беларусь // Экономический бюллетень НИЭИ Министерства экономики Республики Беларусь. 2008. № 1. С. 79.
10. Основные положения программы социально-экономического развития Республики Беларусь на 2001–2005 годы. Основные направления социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2010 г. / Сост. М.И. Плотницкий. Минск: ООО «Мисанта», 2002.
11. Шелег Н.С. Государственное регулирование потребительского рынка в условиях формирования Союзного государства: проблемы и перспективы. М., 2003.



Материал поступил 3.12.2008 г.