

Разработанный алгоритм формирования специалиста в области экспортных операций предполагает определение: субъектной области обучения (экспортные операции); объектов обучения (руководящие кадры, специалисты организаций, будущие специалисты); формы взаимодействия в процессе обучения (подготовка, переподготовка, повышение квалификации, стажировка); предметной области изучения, что позволит выстроить объектно-предметную систему взаимодействия учреждений образования и субъектов обучения, направленную на повышение качества образовательного процесса на основе инновационного подхода к формированию специалиста посредством учения не только в вузе, но и обучения в центрах переподготовки и повышения квалификации специалистов.

*Д. П. Коротыш, аспирант  
БГУ (Минск)*

## **ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА В БЕЛАРУСИ**

1. Развитие придорожного сервиса в Республике Беларусь на современном этапе требует изучения и внедрения международного опыта развития данной сферы и определения современных тенденций. Самый высокий уровень развития придорожного сервиса наблюдается в Западной Европе (Бельгия, Германия, Нидерланды) и отличается широким ассортиментом качественных услуг и квалифицированным персоналом. На территории Литвы, которая имеет в более чем два раза меньше автомобилей, а также в три раза меньшую территорию и население, имеется практически одинаковое количество автозаправочных станций, что и в Республике Беларусь. Такую же тенденцию имеет и Латвия, где при существенно более низких данных по числу автомобилей и протяженности дорог количество АЗС не намного меньше, чем в Беларуси. Кроме того, количество услуг, предлагаемых в западных странах, в несколько раз больше, чем в Беларуси.

2. В Беларуси, как и в других странах, в систему придорожного обслуживания входят объекты, расположенные на придорожной полосе функционирующих дорог и предназначенные для оказания услуг участникам дорожного движения в пути следования. Основными организациями, занимающимися придорожным обслуживанием путешественников в Республике Беларусь, являются: мотели, гостиницы, кемпинги, станции технического обслуживания (СТО) и автозаправочные станции (АЗС), мойки, объекты торговли и общественного питания. Особенностью функционирования придорожного сервиса в республике является регулирование его деятельности со стороны государства. Успешный опыт зарубежных стран показывает, что частные формы собственности в данной сфере обладают более высоким потенциалом и создают честную конкуренцию на рынке придорожных услуг.

3. Обеспеченность АЗС в Республике Беларусь значительно ниже, чем в соседних странах, однако рынок придорожного сервиса характеризуется тенденцией роста и увеличения количества оказываемых услуг. Тем не менее, современное состояние системы придорожного обслуживания в Республике Беларусь нельзя признать удовлетворительным. Так, потребность в АЗС покрыта на 60 %, в объектах, осуществляющих продажу продуктов питания, — на 55 %; в охраняемых стоянках — на 50 %. Большинство объектов придорожного сервиса страны оказывают потребителям, как правило, всего 1–2 услуги, в то время как в Западной Европе — 7–10.

4. Улучшение качества автомобильных дорог также должно служить важной предпосылкой в развитии придорожного сервиса, поскольку способствует увеличению интенсивности движения и, как следствие, увеличению спроса на услуги. Привлечение

международных компаний и инвесторов может послужить толчком в развитии сферы придорожного сервиса, но для этого необходимо совершенствовать нормативно-правовую базу в данной области. Высокую значимость имеет развитие комплексных объектов придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах не только вблизи крупных городов, но и на удалении от них. Данное развитие будет иметь положительный социально-экономический эффект в виде создания рабочих мест для жителей населенных пунктов вблизи автомагистралей.

5. Следовательно, можно сделать следующие выводы:

5.1. Объект исследования — пункты придорожного сервиса хорошо изучены и описаны учеными-экономистами. Проработаны вопросы классификации объектов придорожного сервиса и номенклатуры предоставляемых услуг, методики оценки качества и количества оказываемых услуг и оценки эффективности функционирования объектов. Вместе с тем вопрос территориальной организации придорожного сервиса и экономико-географических факторов, которые ее определяют, является малоизученным.

5.2. Классификация услуг придорожного сервиса представлена двумя блоками: 1) услуги для транспортного средства; 2) услуги для участников дорожного движения. Первый блок включает в себя услуги АЗС, СТО, мойки, стоянки, торговли транспортными средствами и запасными частями. Второй блок: торговля, питание, размещение, медицинские услуги, связь, информационные, бытовые, транспортные услуги.

5.3. География рассматривает придорожный сервис как элемент территории, тесно связанный с конкретными социально-экономическими условиями. В качестве основных транспортно-географических соотношений в придорожном сервисе можно выделить: транспортное тяготение к крупным городам; транспортную близость или удаленность; транспортную доступность объектов сервиса; пространственную неравномерность (поляризацию, концентрацию и дисперсию) в распределении объектов придорожного сервиса; транспортно-географическое положение.

5.4. Географические условия, способствующие развитию придорожного сервиса: географическое положение Республики Беларусь, ее транзитность и центральность, развитая транспортная инфраструктура, благоприятные природно-климатические условия.

5.5. Выборочное обследование направлено на выявление особенностей территориальной организации объектов придорожного сервиса, а также географических факторов, их определяющих. Главным методом такого обследования является анкетирование объектов придорожного сервиса.

5.6. Сфера придорожного сервиса регулируется законодательством, и государство, создавая льготные условия для развития, заинтересовано в качественных преобразованиях данной сферы.

5.7. Внедрение международного опыта развития придорожного сервиса предполагает развитие прежде всего комплексных объектов придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах не только возле крупных городов, но и на протяжении автомобильных дорог с учетом нормативных расстояний и спроса на определенные услуги.

5.8. Развитие придорожного сервиса в Республике Беларусь позволит повысить мобильность населения и создаст комфортные условия передвижения, даст толчок к развитию предпринимательской деятельности и увеличит показатель розничного товарооборота, поспособствует росту показателя международных перевозок, будет служить источником инвестиций, в том числе и иностранных, а также позволит создавать новые рабочие места.