

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

УДК [338.48+640.24](476)

ПОДОБЕД
НАТАЛЬЯ АЛЕКСАНДРОВНА

**ФОРМИРОВАНИЕ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ОБЪЕКТОВ
ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Автореферат диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук
по специальности 08.00.05 — экономика и управление народным хозяйством
(специализация — экономика, организация и управление
предприятиями, отраслями, комплексами)

Минск, 2011

Енин Юрий Иванович, доктор экономических наук, доцент, советник Белорусской торгово-промышленной палаты

Официальные оппоненты:

Ивуть Роман Болеславович, доктор экономических наук, профессор, завсудующий кафедрой, УО «Белорусский национальный технический университет», кафедра экономики и управления на транспорте

Демченко Елена Владимировна, кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры, УО «Белорусский государственный экономический университет», кафедра маркетинга

Оппонирующая организация

Учреждение «Научно-исследовательский институт Белкоопсоюза»

Защита состоится 25 февраля 2011 г. в 14.30 на заседании совета по защите диссертаций Д 02.07.02 при УО «Белорусский государственный экономический университет» по адресу: 220070, Минск, просп. Партизанский, 26, ауд. 205 (1-й учеб. корпус), тел. 209-79-56.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке УО «Белорусский государственный экономический университет».

Автореферат разослан 11 января 2011 года.

Ученый секретарь
совета по защите диссертаций



Миксюк С.Ф.

ВВЕДЕНИЕ

Серьезные изменения, происходящие в структуре мировой экономики, оказывают существенное влияние на развитие международного рынка транспортных услуг, что создает благоприятные предпосылки для формирования придорожного сервиса в Беларуси. С учетом геополитических преимуществ республики, находящейся в центре Европы, на перекрестке главных европейских транспортных коридоров для нашей страны проблема развития объектов придорожного сервиса имеет приоритетное значение.

Одним из основных направлений дальнейшего совершенствования регулирования хозяйства Республики Беларусь является комплексное развитие сферы услуг и ее важнейшей части — придорожного сервиса, который находится на стыке трех отраслей сферы услуг (транспорта, торговли и туризма). В данной ситуации особую актуальность приобретает проблема государственного регулирования придорожного сервиса с целью его эффективного развития. Анализ существующего положения выявил неравномерность развития придорожного сервиса Республики Беларусь, обусловленную недооценкой степени формирования комплексного удовлетворения потребностей пользователей придорожных услуг.

Признавая несомненную важность исследований, проведенных в данной области такими учеными, как И.Л. Акулич, Н.П. Беляцкий, В.И. Борисевич, П.С. Гейзлер, З.М. Горбылева, Е.В. Демченко, Ю.И. Енин, Р.Б. Ивуть, Н.И. Кабушкин, Е.В. Кашевская, Г.А. Короленок, И.И. Леонович, З.М. Мадаев, В.Ф. Медведев, Е.Ю. Соловьев, В.В. Тарелко, Н.С. Шелег, В.Н. Шимов, а также другими, необходимо отметить, что концептуальные вопросы развития объектов придорожного сервиса применительно к современным условиям функционирования национального хозяйства, а также оценки факторов формирования номенклатуры придорожных услуг и рационального размещения таких объектов все еще недостаточно изучены. До настоящего времени окончательно не сформирован понятийный аппарат, нет единого мнения относительно классификации объектов и услуг в сфере придорожного сервиса. Отсутствие методического инструментария затрудняет разработку концептуальных основ развития объектов и их рационального размещения.

Таким образом, актуальность темы диссертационной работы и основные направления исследования обусловлены необходимостью разработки концептуальных основ стратегии развития объектов придорожного сервиса, а также научно-методических подходов, обеспечивающих рациональное размещение данных объектов в условиях недостаточной интенсивности движения, что будет способствовать повышению конкурентоспособности и устойчивому развитию системы придорожного сервиса Республики Беларусь.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Связь работы с крупными научными программами (проектами) и темами. Диссертационное исследование непосредственно связано с научными работами по данной проблематике, выполнявшимися на кафедре экономики торговли УО «Белорусский государственный экономический университет» в 2006—2008 гг.

Основные исследования проведены автором в рамках научно-исследовательской темы кафедры экономики торговли УО «Белорусский государственный экономический университет» (по заданию Министерства торговли Республики Беларусь) «Влияние на потребительский рынок Беларуси формирующегося единого Союзного государства» (№ ГР 2007522, 2007 г.).

Цель и задачи исследования. Целью настоящего исследования является разработка концептуальных основ формирования стратегии развития придорожного сервиса, включающих единый комплекс научно-методических подходов и практических рекомендаций по обоснованию рационального территориального размещения объектов придорожного сервиса в Республике Беларусь.

Цель работы обусловила необходимость решения следующих задач:

- сформулировать и обосновать концептуальные основы формирования стратегии развития придорожного сервиса Республики Беларусь;
- определить место и роль придорожного сервиса в национальном хозяйстве Беларуси, уточнить содержание категории «придорожный сервис»;
- обосновать оптимальную структуру, основные функции и составные элементы организационно-экономической составляющей системы придорожного сервиса, определить основные принципы, факторы и подходы, влияющие на номенклатуру услуг и размещение объектов придорожного сервиса;
- разработать элементы информационно-методического обеспечения системы управления придорожным сервисом, включая методики определения дополнительной потребности в объектах и их месторасположения;
- разработать методические рекомендации по размещению и организации обслуживания в объектах придорожного сервиса.

Объектом исследования являются организации придорожного сервиса, предметом — концептуальные и методические подходы к формированию стратегии развития объектов придорожного сервиса.

Выбор объекта и предмета исследования обусловлен необходимостью повышения эффективности управления объектами придорожного сервиса на основе их рационального территориального размещения на различных категориях автодорог с определенным набором услуг для максимального удовлетворения спроса на придорожные услуги.

Положения, выносимые на защиту.

1. Концептуальные основы формирования стратегии развития объектов придорожного сервиса Республики Беларусь, включающие: обоснование цели (повышение социально-экономической эффективности и конкурентоспособности объектов придорожного сервиса) и задач (обеспечение рационального территориального размещения объектов, создание условий для их функционирования и взаимодействия с государственными органами, расширение номенклатуры придорожных услуг); определение направлений дальнейшего развития на основе совершенствования организационного, методического, информационного и ресурсного элементов организационно-экономической составляющей системы придорожного сервиса (повышение социальной и экономической эффективности; развитие придорожных комплексов и объектов в национальном стиле; внедрение автоматизированных систем управления придорожным сервисом); применение комбинированного подхода при территориальном размещении объектов (использование авторских методик оценки уровня обеспеченности объектами, определения дополнительной потребности в них и обоснования месторасположения объекта на автотрассе). Реализация стратегии позволит рационально разместить объекты на территории республики, оптимизировать систему органов государственного управления придорожным сервисом в Беларуси, а также активизировать рыночные механизмы, в том числе за счет объединения в ассоциацию, что обеспечит объектам придорожного сервиса дополнительные конкурентные преимущества.

2. Методологические основы, включающие: 1) уточнение понятий «придорожный сервис», «услуга придорожного сервиса» на основе выделения социально-экономической сущности придорожных услуг с учетом различий в целевых установках потребителей при обеспечении максимального удовлетворения потребностей человека (людей) и поддержания, восстановления рабочего состояния его (их) транспортного средства в пути (дороге); 2) систематизацию структуры придорожного сервиса с выделением блока условий для лиц в пути, а также блоков по обслуживанию транспортных средств (продажи, поддержания работоспособности и восстановления, обеспечения условий технической эксплуатации и безопасности); 3) выделение базисных факторов (потребность в комплексе услуг, интенсивность движения, протяженность и состояние трассы, нормативы размещения объектов, удаленность от крупных населенных пунктов, географическое и культурно-историческое значение региона), влияющих на размещение и развитие объектов придорожного сервиса, что в совокупности позволяет развить существующие представления о сущности и управлении процессом формирования сети объектов придорожного сервиса с определенным набором услуг на автодорогах различных категорий.

3. Методика определения дополнительной потребности в объектах придорожного сервиса, основанная на нормативном подходе и анализе различных факторов. Она позволяет определить дополнительное количество объектов для автодорог различных категорий: для магистральных — исходя из нормативов расстояний, пропускной способности объектов, потребительского спроса; для местных — основываясь на необходимости удовлетворения спроса на придорожные услуги и возможности повышения пропускной способности объектов. Научная новизна данной методики состоит в развитии нормативного подхода к размещению объектов с учетом проведения мониторинга спроса и предложения на рынке услуг придорожного сервиса, что позволяет обосновать и определить оптимальное количество объектов для автодорог различных категорий.

4. Методика определения рационального месторасположения объекта придорожного сервиса, позволяющая уточнить расположение объектов на трассе при помощи экспертных оценок определенных параметров в пределах допустимого отклонения от нормативов размещения для магистральных автодорог и с учетом выбора рационального расположения на местных автодорогах в условиях недостаточной интенсивности движения. Отличительной особенностью и преимуществом указанной методики является дополнение экспертных оценок эмпирическими данными о следующих параметрах: критических общих, присущих всем объектам придорожного сервиса; критических частных, определяющих вид объекта; некритических, формирующих конкурентные преимущества. Ее апробация в сфере потребительской кооперации позволила повысить качество управления объектами, в том числе за счет их рационального размещения.

5. Методические рекомендации по размещению и организации обслуживания в объектах общественного питания придорожного сервиса, включающие типовые проекты и предложения по размещению и открытию объекта, оборудованию его и прилегающей территории, оформлению рекламных указателей, условиям и организации работы, качеству и ассортименту услуг, технологическому оборудованию. Особенностью предложенных рекомендаций является применение проектного подхода к обоснованию эффективности мероприятий.

Личный вклад соискателя. Научные результаты, вошедшие в диссертацию, разработаны соискателем лично.

Апробация результатов диссертации. Результаты исследования докладывались и обсуждались на следующих международных и республиканских конференциях и семинарах: «НИРС — 2005» (Минск, 2005), «Теория и практика менеджмента и маркетинга» (Минск, 2006), «Новые математические методы и компьютерные технологии» (Гомель, 2007), «Беларусь на пути устойчивого инновационного развития: проблемы теории и практики» (Минск, 2007), «Наука и потребительская кооперация» (Минск, 2007), «Экономика и маркетинг в

XXI веке» (Донецк, 2007), «Исследование потребительского рынка» (Минск, 2008), «Экономика и менеджмент XXI века» (Минск, 2008), «Беларусь в современных геополитических условиях» (Минск, 2008), «Национальная экономика Республики Беларусь: проблемы и перспективы развития» (Минск, 2008), «Потребительская кооперация: теория и практика» (Минск, 2008, 2009), «Экономика и менеджмент XXI века» (Гродно, 2008), «Молодежь и наука: реальность и будущее» (Невинномысск, 2009), «Молодежь в науке — 2009» (Минск, 2009), «Устойчивый рост национальной экономики: инновации и конкурентоспособность» (Минск, 2009), «Экономический рост Республики Беларусь: глобализация, инновационность, устойчивость» (Минск, 2010) и т.д., а также на II международном экономическом форуме молодых ученых (Вилейка, 2009).

Опубликованность результатов диссертации. По теме диссертации опубликована 31 научная работа: 1 монография, 7 статей в научных рецензируемых журналах, 1 — в сборнике научных трудов, 18 — в материалах конференций, 1 — в материалах форума, 1 — в материалах семинара, 2 — в тезисах докладов конференций. Объем публикаций, соответствующих п. 18 Положения о присуждении ученых степеней и присвоении ученых званий в Республике Беларусь, — 12,96 авторского листа.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, общей характеристики работы, трех глав, заключения, библиографического списка и приложений. Работа изложена на 236 страницах. Объем, занимаемый 11 рисунками, 12 таблицами, 15 приложениями, составляет 136 страниц. Библиографический список включает 287 наименований (в том числе 31 публикация соискателя по теме диссертации).

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ

В первой главе **«Развитие рынка услуг придорожного сервиса как важнейшего элемента национального хозяйства Республики Беларусь»** рассмотрены теоретические основы формирования рынка услуг придорожного сервиса, его место и роль в национальном хозяйстве Беларуси, проанализированы основные предпосылки и тенденции развития.

Наибольшее влияние на развитие придорожного сервиса в Беларуси оказывают следующие предпосылки: геополитическое положение страны, увеличение объемов услуг автосервиса, разгосударствление и приватизация транспортных организаций, рост автомобилизации населения, формирование транспортной инфраструктуры и международных транспортных коридоров, развитие туризма (агротуризма) и торговли в малых городах и сельской местности.

Основными особенностями рынка придорожных услуг являются: территориальная сегментация, высокая чувствительность к изменениям рыночной конъюнктуры, разная частота обращения потребителей за различными видами придорожных услуг и т.д.

Изучение зарубежной практики и анализ особенностей рынка услуг придорожного сервиса в Республике Беларусь позволили автору предложить следующее определение придорожного сервиса — вид хозяйственной деятельности, который обеспечивает максимальное удовлетворение потребностей человека (группы людей), а также поддержание и (или) восстановление рабочего состояния транспортного средства в пути (дороге) независимо от способа передвижения и вида транспорта.

Для обоснования сущности и функционального предназначения придорожного сервиса дополнена его структура. Предложено выделять следующие блоки: продажа (аренда) транспортных средств, запасных частей и материалов; поддержание работоспособности и восстановление транспортных средств; создание условий для технической эксплуатации и использования транспортных средств; обеспечение безопасности и устранения вредных последствий. Отдельно выделен блок условий для лиц в пути (см. рисунок).



Базисная структура придорожного сервиса

Особенностью услуг придорожного сервиса является то, что за различными их видами потребители обращаются с разной частотой — ежедневно (АЗС,

общественное питание), периодически (СТО, услуги гостиниц), эпизодически (культурно-развлекательные, медицинские, бытовые) и т.д.

Фактический объем оказания придорожных услуг определяется не только долей населения, пользующейся ими, но и тем, насколько часто это происходит. При неизменной доле потребителей частота пользования может значительно изменяться под влиянием различных факторов — цены и качества услуги, территориальной доступности, уровня достатка населения, протяженности трассы, наличия съездов и въездов на нее, средней скорости движения, норматива времени отдыха и т.д.

Одним из главных условий оптимизации структуры придорожного сервиса является размещение объектов на основе принципов, обеспечивающих наибольшую результативность их функционирования. По результатам проведенного в работе анализа и с учетом рассмотренных особенностей размещения предложен комплекс основных принципов, способствующих рациональному расположению объектов.

Автором предложено развивать придорожный сервис комплексно, в соответствии с интересами пользователей для максимального удовлетворения их потребностей, так как именно в услугах раскрывается его социально-экономическая сущность. В новых условиях хозяйствования необходимо выработать такие подходы к размещению объектов с позиций их экономической целесообразности, которые в условиях низкой интенсивности движения смогут обеспечивать их рентабельную работу, а также улучшить качество придорожных услуг, что приведет к увеличению транзитного потока. Это будет способствовать повышению эффективности деятельности хозяйственного комплекса Республики Беларусь.

Во второй главе «**Оценка состояния придорожного сервиса Республики Беларусь**» рассмотрено функционирование объектов придорожного сервиса в период с 2006 по 2009 г., проведен комплексный анализ факторов, влияющих на формирование номенклатуры услуг объектов придорожного сервиса.

Как показало исследование, номенклатура услуг придорожного сервиса зависит от ряда факторов. Основным из них является потребность клиента в комплексе услуг. Целесообразно учитывать то, что спрос может быть удовлетворен как на объекте придорожного сервиса, так и самим потребителем путем самостоятельного технического обслуживания автомобиля, приготовления пищи и т.д. В этом случае целью придорожного сервиса становится организация качественного обслуживания и предоставление комплекса услуг, делающего самообслуживание невыгодным для потребителя.

На номенклатуру придорожных услуг воздействуют и такие факторы, как интенсивность движения, протяженность и состояние трассы. Интенсивность передвижения по трассе, уровень обеспечения удовлетворения потребностей на

ней, номенклатура услуг, оказываемых комплексами придорожного сервиса, в значительной мере зависят от туристической освоенности региона, его географической и культурно-исторической ценности.

Анализ функционирования объектов придорожного сервиса в Республике Беларусь позволил установить следующее:

- по состоянию на 01.01.2010 г. в республике действовало 1017 объектов торговли придорожного сервиса: автозаправочных станций, магазинов, объектов общественного питания. Услуги постоя оказывали 40 объектов, СТО — 190, при этом их доля в общем объеме товарооборота незначительна и составляла менее 0,5 %. В 2009 г. объем розничного товарооборота объектов торговли придорожного сервиса республики составил 1745 млрд бел. р., т.е. 3 % общего объема розничного товарооборота торговых организаций республики за этот же период в сопоставимых ценах. Наблюдается его снижение по сравнению с 2008 г., что обусловлено уменьшением товарооборота АЗС и магазинов (доля в общем товарообороте около 94 %). Рост товарооборота объектов общественного питания не оказал существенного влияния на рынок в целом вследствие небольшой доли данных объектов в общем объеме товарооборота (6 %);

- наиболее распространенные виды услуг — общественное питание, АЗС, торговля. В рассматриваемом сегменте практически не развиваются бытовые услуги (парикмахерские, бани, душевые, прокат), физической культуры и спорта, коммунальные, интернет-услуги;

- комплексная оценка уровня обеспеченности услугами 66 основных трасс Беларуси показала, что 49 из них не отвечают требованиям по тем или иным критериям. В среднем он не соответствует нормам и равен 0,71, или 71 %. Наблюдается недостаток таких видов объектов и услуг придорожного сервиса, как СТО, гостиницы, охраняемые стоянки. Среднее расстояние между объектами питания составляет 50 км, что не соответствует нормативам и свидетельствует о недостаточном уровне обеспеченности;

- наблюдается неравномерность размещения по регионам Беларуси и автомобильным трассам. Основными зонами концентрации объектов придорожного сервиса являются территории, расположенные в непосредственной близости к крупным городам, оживленным трассам и АЗС.

Соискателем установлено, что совершенствованию финансово-хозяйственной деятельности объектов придорожного сервиса будут способствовать: создание комплексных объектов, расширение ассортимента услуг с учетом пожеланий, выявленных на основании опроса потребителей; оказание комплекса услуг мелкорозничной торговли и общественного питания с увеличением доли обеденной продукции в обороте и т.д.

По результатам анализа хозяйственной деятельности действующих объектов автором разработаны методические и практические рекомендации по раз-

мещению и организации работы придорожного сервиса, включающие использование элементов типового проектирования, новых технологических решений в области оборудования, внедрение энергосберегающих технологий. По результатам исследования был создан инвестиционный проект объекта общественного питания придорожного сервиса.

В третьей главе «**Основные направления развития придорожного сервиса в Республике Беларусь**» выделены концептуальные основы формирования организационно-экономической составляющей системы придорожного сервиса, а также ее составных элементов, позволяющие повысить эффективность регулирования придорожного сервиса как подсистемы сферы услуг. Содержательными особенностями разработанных концептуальных основ развития объектов придорожного сервиса являются:

- разработка предложений, касающихся основных направлений реализации концептуальных основ стратегии придорожного сервиса (таблица 1);
- выделение и систематизация основных факторов, влияющих на развитие рынка придорожного сервиса (потребность в услуге, интенсивность движения на трассе, нормативы размещения объектов, протяженность и состояние трассы, удаленность от крупных населенных пунктов, географическое и культурно-историческое значение региона и др.).

Таблица 1 — Основные направления реализации концептуальных основ стратегии придорожного сервиса

| Направление развития | Мероприятия |
|---|---|
| 1 | 2 |
| Реализация комбинированного подхода при территориальном размещении объектов | <ol style="list-style-type: none"> 1. Развитие организационно-экономической составляющей системы придорожного сервиса 2. Определение уровня обеспеченности автодорог объектами в соответствии с нормативами размещения 3. Рациональное удовлетворение потребности в услугах с использованием методики определения дополнительной потребности в объектах 4. Использование методики определения месторасположения объекта придорожного сервиса |
| Объединение объектов придорожного сервиса в ассоциацию | <ol style="list-style-type: none"> 1. Создание единой информационно-маркетинговой системы, которая позволит интегрировать в единый комплекс придорожные услуги 2. Развитие конкурентной среды, привлечение инвестиций, легализация незарегистрированных объектов, упрощение согласования с ГАИ и др. 3. Улучшение кадрового обеспечения; помощь при маркетинговых исследованиях 4. Консультирование, оказание методической помощи в оформлении документов для открытия объектов |

Окончание таблицы 1

| 1 | 2 |
|---|--|
| Основные направления совершенствования рынка услуг придорожного сервиса | 1. Реализация социальной эффективности (безопасность для потребителей, максимизация удовлетворения потребностей; обеспечение занятости населения, повышение качества предоставляемых услуг и др.) 2. Реализация экономической эффективности (экономия времени, снижение себестоимости услуг и транспортных перевозок, сокращение потерь от неудовлетворительной работы транспорта и др.) 3. Внедрение автоматизированных систем управления придорожным сервисом (транспортного моделирования и геоинформационных) 4. Развитие комплексных объектов и объектов в национальном стиле на основе методических рекомендаций по размещению и обслуживанию |

Комбинированный подход к размещению объектов дополняет нормативный и позволяет определить потребность в объектах придорожного сервиса с конкретным набором услуг, а также их рациональное территориальное размещение на автодорогах различных категорий в зависимости от ряда факторов с целью максимального удовлетворения спроса.

Методической основой комбинированного подхода являются:

- *оценка уровня обеспеченности объектами автодороги.* Она осуществляется по формуле

$$N_{ik} = \frac{m_k M_k}{S} \quad (1)$$

где N_{ik} — уровень обеспеченности объектами придорожного сервиса k -го вида i -й автодороги, отн. ед.;

m_k — фактическое количество объектов придорожного сервиса k -го вида, объектов;

M_k — норматив по размещению объектов k -го вида, км/объект;

S — протяженность автодороги, км;

- *методика определения дополнительной потребности в объектах придорожного сервиса.* Она позволяет на основе анализа различных факторов определить необходимое дополнительное количество объектов для автодорог различных категорий: для магистральных автодорог — исходя из нормативов расстояний между объектами, их пропускной способности, потребительского спроса; для местных — основываясь на наличии потребительского спроса и пропускной способности объектов, так как для них не существует нормативов:

$$P_n = \frac{IK}{F_n} \cdot \frac{N_n}{M_k} \quad (2)$$

где P_n — потребность в дополнительных объектах сервиса для магистральных автодорог, объектов;

I — интенсивность движения на трассе, авт./сут.;

K — коэффициент обращаемости (вычисляется по данным статистики, при их отсутствии — экспертным путем), чел./авт.;

F_n — пропускная способность одного объекта в среднем, человек/объект · сутки.

На основе комбинированного подхода было проведено исследование, в ходе которого был определен уровень обеспеченности автодорог объектами придорожного сервиса, выявлена дополнительная потребность в объектах общественного питания (таблица 2) и обоснованы возможные места для их строительства (таблица 3).

Таблица 2 — Расчет дополнительной потребности в объектах придорожного сервиса общественного питания

| Дорога | S | M_k | F_n | I | N_{ik} | K | m_k | P_n |
|--------------|------|-------|-------|------|----------|------|-------|-------|
| M1 | 560 | 35 | 158 | 5971 | 4,25 | 1,86 | 68 | 2 |
| M2 | 29 | 35 | 150 | 9666 | 4,83 | 0,1 | 4 | 2 |
| M5 | 283 | 35 | 158 | 4410 | 2,47 | 0,84 | 20 | 3 |
| M6 | 262 | 35 | 120 | 5116 | 2,94 | 0,59 | 22 | 3 |
| M11 | 178 | 35 | 140 | 2308 | 3,34 | 1,15 | 17 | 2 |
| M8 | 457 | 35 | 150 | 3906 | 0,84 | 0,56 | 11 | 4 |
| <i>Итого</i> | 1769 | — | — | — | — | — | 142 | 16 |

Таким образом, по результатам исследования было выявлено, что уровень обеспеченности объектами общественного питания (N_{ik}) на большинстве трасс соответствует международным нормативам размещения объектов (M_k) и даже превышает их. При этом при анализе спроса на услуги на основе коэффициента обращаемости (K), интенсивности движения (I), протяженности автодороги (S), пропускной способности одного объекта (F_n) была выявлена дополнительная потребность в объектах общественного питания (P_n) относительно количества существующих объектов (m_k).

Таблица 3 — Определение месторасположения новых объектов общественного питания на автодороге в соответствии с выявленной потребностью в них

| Расположение объекта | Вывод о целесообразности создания объекта придорожного сервиса |
|----------------------|---|
| 1 | 2 |
| M1/Е-30 (423 км) | + Создание объекта общественного питания целесообразно. Есть спрос. Оборудованы автостоянка на 20 мест и площадка для отдыха |
| M1/Е-30 (543 км) | + Создание объекта общественного питания целесообразно. Есть спрос. Развилка дорог, есть съезды от трассы, туалеты, площадка для отдыха |
| M2 (24 км) | – Создание объекта общественного питания нецелесообразно. Рядом расположено кафе «У кургана», его рентабельность невысокая |
| M2 (38 км) | – Создание объекта нецелесообразно. Много конкурентов в аэропорту |
| M5/Е-271 (25 км) | + Создание объекта общественного питания целесообразно. Есть спрос. Удобный заезд, рядом размещается АЗС. Имеется площадка для отдыха |

Окончание таблицы 3

| 1 | 2 |
|-------------------|---|
| M5/E-271 (254 км) | – Создание объекта общественного питания нецелесообразно. Есть конкуренты — магазин «Удобный» и летнее кафе «У тополя» |
| M5/E-271 (294 км) | – Создание объекта нецелесообразно. Нет спроса. Пригород г. Гомеля |
| M6/E-28 (68 км) | + Создание объекта общественного питания целесообразно. Развилка дорог, поворот на санаторий «Налибокская пуца» (1,5 км) |
| M6/E-28 (130 км) | + Создание объекта общественного питания целесообразно. Пересечение с автодорогой Р5, высокая интенсивность движения. Есть спрос. Рядом г. Ивье |
| M6/E-28 (260 км) | + Создание объекта общественного питания целесообразно. Поворот на аэропорт, высокая интенсивность движения. Есть спрос |
| M11 (79 км) | – Создание объекта нецелесообразно. Интенсивность движения не обеспечит рентабельную работу. Нет спроса. На 77 км есть АЗС |
| M11 (132 км) | + Создание объекта общественного питания целесообразно. Есть спрос. Имеется площадка для отдыха со всеми коммуникациями |
| M8/E-95 (35 км) | – Создание объекта придорожного сервиса нецелесообразно. Нет спроса |
| M8/E-95 (133 км) | + Создание объекта общественного питания целесообразно, так как расстояние между двумя ближайшими объектами составляет 56 км |
| M8/E-95 (235 км) | – Создание объекта нецелесообразно. Интенсивность движения не обеспечит рентабельную работу. Нет спроса |
| M8/E-95 (402 км) | – Создание объекта нецелесообразно. Интенсивность движения не обеспечит рентабельную работу. Нет спроса |

• *методика определения рационального месторасположения объекта.*

Она базируется на комплексном анализе факторов, в том числе оказывающих влияние на качество придорожных услуг. На основе вышеназванных факторов сформированы группы оцениваемых параметров: критические общие, критические частные, некритические.

К критическим общим относятся параметры, которые обуславливают возможность функционирования объекта придорожного сервиса (интенсивность движения, потребительский спрос на придорожные услуги в целом, наличие и состояние площадки для строительства объекта, необходимых коммуникаций, соответствие экологическим и санитарным нормам).

Критические частные параметры определяют видовой признак объекта придорожного сервиса (спрос на конкретные виды придорожных услуг, соответствие требованиям к размещению объекта определенного вида, наличие дополнительной клиентуры, трудовых ресурсов, условия на прилегающей территории).

Некритические параметры формируют дополнительные конкурентные преимущества объекта перед однотипными (наличие и состояние площадки отдыха, парковки, мусоросборников, туалетов, безопасность въезда и выезда,

уровень шума (выполнение норм), дополнительные условия для отдыха, культурно-историческое значение места и т.д.).

Расчет отдельных оценочных показателей производится на базе комплексного анализа индивидуальных оценок экспертов и агрегированных показателей параметров придорожных услуг. Оценка их динамики может рассматриваться в качестве критерия результативности функционирования системы придорожного сервиса.

Апробация разработанных методик в практической деятельности потребительской кооперации и ассоциации международных автоперевозчиков выявила потребность в 16 новых объектах на 6 магистральных автодорогах. Для их рационального размещения были проанализированы возможные места в соответствии с Генеральной схемой развития сервиса на республиканских автомобильных дорогах. Признано целесообразным построить новые объекты в 8 местах, оставшийся спрос предложено удовлетворить посредством увеличения числа посадочных мест в уже действующих объектах, продолжительности их работы, расширения ассортимента услуг и повышения их качества.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Основные научные результаты диссертации. Проведенное исследование позволило сделать следующие выводы и сформулировать научные основы развития объектов придорожного сервиса.

1. Определены концептуальные основы формирования стратегии развития объектов придорожного сервиса, предусматривающие: реализацию комбинированного подхода при определении дополнительной потребности в объектах придорожного сервиса и их рационального территориального размещения; объединение объектов придорожного сервиса в ассоциацию для решения межотраслевых проблем. В качестве основного подхода к дальнейшему формированию придорожного сервиса можно применить системный, включающий выделение организационно-экономической составляющей системы придорожного сервиса как подсистемы сферы услуг, в основе дальнейшего развития которой лежит совершенствование организационного, методического, информационного и ресурсного элементов. Среди мероприятий по совершенствованию можно выделить: развитие нормативной правовой базы в области туризма, транспорта, и непосредственно придорожного сервиса (упрощение процедуры отвода земель и согласования строительства объектов; предоставление на безвозмездной основе площадок для отдыха под строительство объектов; отмена предельных наценок и минимальных ассортиментных перечней для объектов общественно-го питания всех наценочных категорий); внедрение системы мониторинга объ-

ектов придорожного сервиса, которая облегчит использование комбинированного подхода при их размещении; применение систем комплексной автоматизации управления объектами придорожного сервиса; увеличение объема и качества оказываемых придорожных услуг; создание новых рабочих мест, повышение культурного уровня, обеспечение туристической, деловой и культурной подвижности населения; развитие сети комплексных объектов придорожного сервиса и объектов в национальном стиле. При этом социально-экономическая эффективность системы придорожного сервиса будет определяться на четырех уровнях: 1) потребителей, 2) объектов придорожного сервиса, 3) смежных производств, 4) общества [1—6, 15, 18, 22—24, 26, 29, 30].

2. Развита методологические основы придорожного сервиса в Республике Беларусь. Выделены предпосылки его развития: геополитическое положение республики, развитие автосервиса, разгосударствление и приватизация транспортных организаций, рост автомобилизации населения, формирование транспортной инфраструктуры. Отсутствие четкого и однозначного понимания особенностей развития рынка придорожного сервиса Беларуси обусловило необходимость их уточнения, что позволило автору на основе комплексного исследования предложить собственные трактовки понятий «придорожный сервис», «услуга придорожного сервиса» на основе выделения социально-экономической сущности придорожных услуг с учетом различий в целевых установках. Цель придорожного сервиса состоит, во-первых, в эффективном обслуживании транспортных средств, во-вторых, в максимальном удовлетворении потребностей лиц, находящихся в пути и пользующихся ими. Наиболее важна вторая часть цели. Именно посредством ее реализации можно получить социально-экономический эффект, ожидаемый от созданной системы эффективно функционирующего придорожного сервиса. Основной задачей его объектов выступает предоставление услуг и организация комплекса обслуживания, делающих самообслуживание менее предпочтительным для потребителя. В диссертационной работе выявлены особенности структурного подхода к придорожному сервису, определена функциональная структура последнего. Она состоит из следующих блоков: продажа (аренда) транспортных средств, запасных частей и материалов; поддержание работоспособности и восстановление транспортных средств; создание условий для технической эксплуатации и использования; обеспечение безопасности и устранения вредных последствий. При этом отдельно выделен такой важный блок, как удовлетворение нужд и потребностей человека (людей) в пути. Раскрыты факторы, влияющие на формирование комплекса услуг придорожного сервиса. Это потребность в услуге, интенсивность движения, протяженность и состояние дороги, нормативы размещения объектов, удаленность от крупных городов, географическое и культурно-историческое значение региона. Особое воздействие на интенсивность дви-

жения по трассе оказывает ее категория. Интенсивность передвижения по трассе, уровень придорожного сервиса на ней, номенклатура услуг, оказываемых его объектами, зависят от туристической освоенности региона, его культурно-исторической и географической ценности. В свою очередь на развитие туризма оказывает влияние наличие соответствующих услуг придорожного сервиса. В работе выделены принципы размещения объектов: доступность, максимальная концентрация обслуживания, рентабельность. Они дополнены авторскими принципами — системности и рациональности размещения [1, 2, 7—9, 17, 21, 23, 25, 27].

3. Автором обосновано применение комбинированного подхода к размещению объектов придорожного сервиса. Его реализация при определении потребности в объектах придорожного сервиса с определенным набором услуг и их рационального территориального размещения на автодорогах различных категорий в зависимости от ряда факторов с целью максимального удовлетворения спроса на придорожные услуги значительно упростит создание организационно-территориальной структуры придорожного сервиса. Она позволит наиболее качественно принимать управленческие решения, что окажет положительное влияние на качество услуг и поведение системы в целом. Основой комбинированного подхода являются методики оценки дополнительной потребности в объектах и определения их рационального месторасположения, базирующиеся на комплексном анализе факторов, под воздействием которых формируется номенклатура придорожных услуг, а также определении спроса на последние путем мониторинга. Применение данных методик невозможно без достоверных экономических данных, получить которые можно посредством постоянного отслеживания возможных тенденций развития рынка придорожных услуг. Разработана методика определения дополнительной потребности в объектах придорожного сервиса, которая позволяет на основе анализа различных факторов определить дополнительное количество объектов для различных категорий автодорог: для магистральных — исходя из нормативов расстояний между объектами, пропускной способности объектов, потребительского спроса; для местных — основываясь только на наличии потребительского спроса и пропускной способности объектов, так как для них не существует нормативов размещения. Составной частью данной методики является оценка уровня обеспеченности объектами автодороги в соответствии с нормативами размещения. Определив уровень обеспеченности для всех видов объектов придорожного сервиса, можно установить общий уровень обеспеченности такими объектами отдельной автодороги. Динамика данного показателя может являться количественным критерием оценки работы системы [1, 6, 23, 28].

4. Разработана методика определения рационального месторасположения объекта придорожного сервиса, которая позволяет уточнить расположение объ-

ектов на трассе в пределах допустимого отклонения от нормативов размещения для магистральных автодорог и с учетом их рационального расположения на местных автодорогах в условиях недостаточной интенсивности движения. На основе предложенной классификации факторов, оказывающих влияние на номенклатуру и качество придорожных услуг, могут быть сформированы группы оцениваемых параметров: критические общие, критические частные, некритические. К критическим общим относятся параметры, которые обуславливают возможность функционирования объекта придорожного сервиса. Критические частные параметры определяют вид объекта придорожного сервиса. Некритические параметры формируют дополнительные конкурентные преимущества объекта перед однотипными. Расчет отдельных оценочных показателей производится на базе комплексного анализа индивидуальных оценок экспертов и агрегированных показателей параметров придорожных услуг. Отличительной особенностью и преимуществом указанной методики является дополнение экспертных оценок эмпирическими данными об интенсивности движения, наличии необходимой инфраструктуры, соответствии экологическим нормам. Апробация методики в сфере потребительской кооперации позволила повысить качество управления объектами, в том числе за счет их рационального размещения [1, 6, 28].

5. Разработаны методические рекомендации по развитию организационно-экономической составляющей системы придорожного сервиса с целью обеспечения рационального размещения объектов и организации обслуживания в них. Они включают типовые проекты и предложения по размещению и открытию объекта, оборудованию его и прилегающей территории, оформлению рекламных указателей, условиям и организации работы, качеству и ассортименту услуг, технологическому оборудованию. Объекты должны размещаться с учетом интенсивности движения на автотрассах, спроса на придорожные услуги, расстояний между действующими и строящимися объектами, наличия вблизи населенных пунктов и численности населения в них, существования неподалеку аналогичных объектов, их ассортимента, цен и других факторов. Совершенствование организации обслуживания в объектах возможно на базе создания в них дополнительных преимуществ для покупателей (удлиненный или круглосуточный режим работы, низкие цены, расширенный ассортимент выпускаемой продукции и увеличение в нем доли обеденной; совмещение функций розничной торговли, общественного питания, бытового обслуживания, а также закупок и реализации сельскохозяйственной продукции) [1, 4, 5, 10—16, 19, 20, 30, 31].

Рекомендации по практическому использованию результатов. Основные выводы и результаты исследования могут использовать руководители и специалисты на объектах придорожного сервиса, а также органы государственного управления.

Предложения по организации мониторинга, размещению объектов, совершенствованию торгового обслуживания внедрены в научно-исследовательскую работу учреждения «НИИ Белкоопсоюза». Практическое использование методик позволило повысить рентабельность и качество управления объектами придорожного сервиса (акт о внедрении от 07.05.2009 г.).

Результаты диссертационного исследования используются в учебном процессе УО «Белорусский государственный экономический университет» при проведении лекционных и практических занятий по дисциплинам «Экономика торговли», «Коммерческая деятельность на рынке услуг», «Инфраструктура товарного рынка» (акт о внедрении от 24.03.2010 г.).

Основные результаты исследования используются в УО «Белорусский торгово-экономический университет потребительской кооперации» при проведении занятий по повышению квалификации специалистов системы потребительской кооперации, работающих в сети придорожного сервиса (акт о внедрении от 19.04.2010 г.).

Методические и практические рекомендации по совершенствованию работы объектов придорожного сервиса и созданию их ассоциации приняты к использованию Ассоциацией международных автоперевозчиков и используются при разработке предложений по перечням объектов сервиса, рекомендуемых данной ассоциацией и Международным союзом автомобильного транспорта для стоянок транспортных средств, осуществляющих международные перевозки товаров, а также при организации эффективных схем грузоперевозок, рационализации затрат времени автоперевозчиков, экономии транспортных расходов на основе улучшения условий труда и отдыха водителей, установленных международными соглашениями (справка от 04.03.2010 г.).

Внедрение и практическое использование результатов подтверждено документально: к диссертации прилагаются 3 акта о внедрении, справка о практическом применении результатов диссертационного исследования соискателя, подписанные директором «НИИ Белкоопсоюза», заместителем генерального директора Ассоциации международных автоперевозчиков, первым проректором УО «Белорусский государственный экономический университет», проректором по науке УО «Белорусский торгово-экономический университет потребительской кооперации».

СПИСОК ПУБЛИКАЦИЙ СОИСКАТЕЛЯ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Монография

1. Подобед, Н.А. Формирование придорожного сервиса в Республике Беларусь / Н.А. Подобед ; под науч. ред. Ю.И. Енина. — Минск : Право и экономика, 2010. — 109 с.

2. Подобед, Н.А. Развитие придорожного сервиса Республики Беларусь / Н.С. Шелег, Н.А. Подобед // Экон. бюл. НИЭИ М-ва экономики Респ. Беларусь. — 2008. — № 1. — С. 34—41.
3. Падабед, Н.А. Прыдарожны сервіс і развіццё турызму ў Беларусі / Н.А. Падабед // Вес. Нац. акад. навук Беларусі. — 2008. — № 2. — С. 36—40.
4. Подобед, Н.А. Развитие рынка общественного питания в Республике Беларусь / Н.С. Шелег, Н.А. Подобед // Потреб. кооперация. — 2008. — № 3. — С. 5—11.
5. Падабед, Н.А. Аптымальная мадэль развіцця прадпрыемства прыдарожнага сервісу / Н.А. Падабед // Вес. Нац. акад. навук Беларусі. — 2009. — № 2. — С. 39—43.
6. Подобед, Н.А. Формирование системы содействия развитию придорожного сервиса / Н.С. Шелег, Н.А. Подобед // Белорус. экон. журн. — 2009. — № 2. — С. 107—118.
7. Падабед, Н.А. Развіццё прыдарожнай інфраструктуры транспартнага комплексу Беларусі і Расіі / Ю.І. Енин, Н.А. Падабед // Вес. Нац. акад. навук Беларусі. — 2009. — № 3. — С. 46—51.
8. Подобед, Н.А. Особенности рынка придорожных услуг / Н.А. Подобед // Молодежь в науке — 2009 : прил. к журн. «Весті Нацыянальнай акадэміі навук Беларусі» : в 5 ч. / Нац. акад. навук Беларусі ; редкол.: А.А. Коваленя [и др.]. — Минск, 2010. — Ч. 2: Сер. гуманит. наук. — С. 451—455.

Статьи в сборниках научных трудов

9. Подобед, Н.А. Развитие придорожного сервиса в Беларуси / Н.А. Подобед // Менеджмент и маркетинг: опыт и проблемы : сб. науч. тр. / Белорус. гос. экон. ун-т ; под общ. ред. И.Л. Акулича. — Минск, 2009. — С. 294—297.

Материалы конференций, семинара, форума

10. Подобед, Н.А. Использование информационных технологий на предприятиях общественного питания / Н.А. Подобед // Теория и практика менеджмента и маркетинга : материалы междунар. науч.-практ. конф., Минск, 1—2 июня 2006 г. / Белорус. гос. экон. ун-т ; под общ. ред. И.Л. Акулича. — Минск, 2007. — С. 227.
11. Подобед, Н.А. Прикладное программное обеспечение на объектах общественного питания придорожного сервиса / Н.А. Подобед // Новые матема-

тические методы и компьютерные технологии в проектировании, производстве и научных исследованиях : материалы X респ. науч. конф. студентов и аспирантов, Гомель, 12—14 марта 2007 г. / Гомел. гос. ун-т им. Ф. Скорины ; редкол.: Д.Г. Лин [и др.]. — Гомель, 2007. — С. 342—343.

12. Подобед, Н.А. Проблемы внедрения информационных технологий на предприятиях общественного питания / Н.А. Подобед // Экономика и менеджмент XXI века: современные методы, формы, технологии : материалы междунар. студ. науч. конф. «НИРС ФЭУ — 2007», Гродно, 20 апр. 2007 г. / Гродн. гос. ун-т им. Я. Купалы ; редкол.: Ли Чон Ку [и др.]. — Гродно, 2007. — С. 160—163.

13. Подобед, Н.А. Перспективы развития объектов торговли и общественного питания придорожного бизнеса / Н.А. Подобед // Беларусь на пути устойчивого инновационного развития: проблемы теории и практики : материалы междунар. науч. конф. молодых ученых, аспирантов и студентов, Минск, 11 мая 2007 г. / БИП — Ин-т правоведения ; редкол.: С.Ф. Сокол [и др.]. — Минск, 2007. — С. 214—215.

14. Подобед, Н.А. Значение ценовой политики для организаций общественного питания придорожного сервиса / Н.А. Подобед // Економіка і маркетинг в XXI сторіччі : матеріали VIII міжнар. наук. конф. студентів і молодих учених, Донецьк, 18—20 травня 2007 р. : в 2 ч. / Донецьк. нац. техн. ун-т ; редкол.: О.А. Міхаєв [та інш.]. — Донецьк, 2007. — Ч. 2. — С. 64—66.

15. Подобед, Н.А. Придорожный сервис как составляющая развития туризма / Н.А. Подобед // Проблемы развития транзитивной экономики: инновационность, устойчивость, глобализация : материалы междунар. науч.-практ. конф., Минск, 22—23 мая 2007 г. / Беларус. гос. экон. ун-т ; редкол.: В.Н. Шимов [и др.]. — Минск, 2007. — С. 336—337.

16. Подобед, Н.А. Ценообразование в организации общественного питания / Н.А. Подобед // Теория и практика менеджмента и маркетинга : материалы междунар. науч.-практ. конф., Минск, 31 мая — 2 июня 2007 г. / Беларус. гос. экон. ун-т ; под общ. ред. И.Л. Акулича. — Минск, 2007. — С. 202.

17. Подобед, Н.А. Основные принципы размещения предприятий придорожного сервиса / Н.А. Подобед // Исследование потребительского рынка : материалы семинара для студентов, магистрантов, аспирантов, посвящ. 75-летию БГЭУ, Минск, 2008 г. / Беларус. гос. экон. ун-т ; под общ. ред. Р.П. Валевиц, О.П. Ефимовой-Стадник, И.В. Прыгун. — Минск, 2008. — С. 165—167.

18. Подобед, Н.А. Нормативно-правовые основы придорожного сервиса / Н.А. Подобед // Беларусь в современных геополитических условиях: политико-правовые и социально-экономические аспекты устойчивого развития : материалы междувуз. науч.-практ. конф., Минск, 21 марта 2008 г. : в 2 т. / Акад. М-ва внутр. дел Респ. Беларусь. — Минск, 2008. — Т. 2. — С. 138—139.

19. Подобед, Н.А. Совершенствование организации работы объектов придорожного сервиса / Н.А. Подобед // Экономика и менеджмент XXI века: современные методы, формы, технологии : материалы междунар. студ. науч. конф. «НИРС ФЭУ — 2008», Гродно, 19 апр. 2008 г. : в 2 ч. / Гродн. гос. ун-т им. Я. Купалы ; редкол.: Ли Чон Ку [и др.]. — Гродно, 2008. — С. 197—198.
20. Подобед, Н.А. Маркетинговые исследования в придорожном сервисе / Н.А. Подобед // Национальная экономика Республики Беларусь: проблемы и перспективы развития : материалы междунар. науч.-практ. конф. студентов и молодых ученых. Минск, 23—25 апр. 2008 г. / Белорус. гос. экон. ун-т ; редкол.: Г.А. Короленок [и др.]. — Минск, 2008. — С. 208—209.
21. Подобед, Н.А. Факторы, определяющие виды услуг предприятий придорожного сервиса / Н.А. Подобед // Наука и потребительская кооперация: перспективы развития : материалы междунар. науч.-практ. конф., Минск, 30 нояб. 2007 г. / Науч.-исслед. ин-т Белкоопсоюза ; редкол.: Г.В. Германович [и др.]. — Минск, 2008. — С. 464—468.
22. Подобед, Н.А. Внедрение системы мониторинга объектов придорожного сервиса / Н.А. Подобед // Потребительская кооперация: теория и практика : материалы междунар. науч.-практ. конф., Минск, 22—23 нояб. 2008 г. / Науч.-исслед. ин-т Белкоопсоюза ; редкол.: Г.В. Германович [и др.]. — Минск, 2008. — С. 200—204.
23. Подобед, Н.А. Основные подходы к формированию инфраструктуры придорожного сервиса / Н.А. Подобед // Молодежь и наука: реальность и будущее : материалы II междунар. науч.-практ. конф., Невинномысск, 3 марта 2009 г. : в 9 т. / Невинномыс. ин-т экономики, управления и права ; редкол.: В.А. Кузьмищев [и др.]. — Невинномысск, 2009. — С. 446—447.
24. Подобед, Н.А. Механизм создания ассоциации участников придорожного сервиса / Н.А. Подобед // Экономический рост Республики Беларусь: глобализация, инновационность, устойчивость : материалы междунар. науч.-практ. конф., Минск, 19—20 мая 2009 г. : в 2 т. / Белорус. гос. экон. ун-т ; редкол.: В.Н. Шимов [и др.]. — Минск, 2009. — Т. 2. — С. 230—231.
25. Подобед, Н.А. Факторы эффективности объектов придорожного сервиса / Н.А. Подобед // Экономика глазами молодых : материалы II междунар. экон. форума молодых ученых, Вилейка, 29—31 мая 2009 г. / Белорус. гос. экон. ун-т ; редкол.: Г.А. Короленок [и др.]. — Минск, 2009. — С. 135—136.
26. Подобед, Н.А. Социально-экономическая эффективность придорожного сервиса / Н.А. Подобед // Потребительская кооперация: теория и практика : материалы междунар. науч.-практ. конф., Минск, 21—22 окт. 2009 г. / Белорус. респ. союз потребит. о-в, Науч.-исслед. ин-т Белкоопсоюза ; под общ. ред. Г.В. Германовича. — Минск, 2009. — С. 411—414.
27. Подобед, Н.А. Особенности структуры услуг придорожного сервиса / Н.А. Подобед // Устойчивый рост национальной экономики: инновации и кон-

курентоспособность : материалы I междунар. науч.-практ. конф. аспирантов и молодых ученых, Минск, 15—16 дек. 2009 г. / Беларус. гос. экон. ун-т ; редкол.: Г.А. Короленок [и др.]. — Минск, 2009. — С. 126—127.

28. Подобед, Н.А. Оценка потенциала размещения придорожных объектов / Н.А. Подобед // Молодежь и наука: реальность и будущее : материалы III междунар. науч.-практ. конф., Невинномысск, 2010 г. : в 6 т. / Невинномыс. ин-т экономики, управления и права ; редкол.: В.А. Кузьмищев [и др.]. — Невинномысск, 2010. — Т. IV: Социология. Экономика. Управление в социальных и экономических системах. — С. 326—329.

29. Подобед, Н.А. Концептуальные основы формирования и развития придорожного сервиса как системы / Н.А. Подобед // Экономический рост Республики Беларусь: глобализация, инновационность, устойчивость : материалы III междунар. науч.-практ. конф., Минск, 19—20 мая 2010 г. : в 2 т. / Беларус. гос. экон. ун-т ; редкол.: В.Н. Шимов [и др.]. — Минск, 2010. — Т. 2. — С. 242—243.

Тезисы докладов конференций

30. Подобед, Н.А. Совершенствование системы ценообразования в общественном питании / Н.А. Подобед, Н.М. Любина // НИРС — 2005 : сб. тез. докл. X респ. науч. конф. студентов и аспирантов вузов Респ. Беларусь, Минск, 14—16 февр. 2006 г. : в 3 ч. / Беларус. гос. ун-т ; редкол.: С.К. Рахманов [и др.]. — Минск, 2005. — Ч. 1. — С. 130.

31. Подобед, Н.А. Проблемы развития придорожного сервиса / Н.А. Подобед // Актуальные экономические проблемы малого бизнеса и предпринимательства в Республике Беларусь : тез. докл. межвуз. науч.-практ. конф. молодых ученых и студентов, Минск, 29 апр. 2008 г. / Ин-т парламентаризма и предпринимательства ; отв. ред. А.В. Коротков. — Минск, 2008. — С. 4.



РЭЗІЮМЭ

Падабед Наталія Аляксандраўна

Фарміраванне стратэгіі развіцця аб'ектаў прыдарожнага сэрвісу Рэспублікі Беларусь

Ключавыя словы: прыдарожны сэрвіс, арганізацыя абслугоўвання, аб'екты прыдарожнага сэрвісу.

Мэта працы: распрацоўка канцэптуальных асноў фарміравання стратэгіі развіцця прыдарожнага сэрвісу, якія ўключаюць адзіны комплекс навукова-метадычных падыходаў і практычных рэкамендацый па абгрунтаванні рацыянальнага тэрытарыяльнага размяшчэння аб'ектаў прыдарожнага сэрвісу ў Рэспубліцы Беларусь.

Метады даследавання: выкарыстоўваліся такія агульнанавуковыя метады пазнання, як аналіз, сінтэз, параўнанне, абстрагаванне, а таксама экспертныя і эканоміка-статыстычныя метады даследавання. Апрацоўка статыстычных матэрыялаў выконвалася на ПЭВМ з ужываннем пакетаў прыкладных праграм SPSS 17.0 і MS Office 2010.

Атрыманыя вынікі і іх навізна складаюцца ў распрацоўцы канцэптуальных і метадалагічных асноў фарміравання стратэгіі развіцця прыдарожнага сэрвісу Рэспублікі Беларусь, у тым ліку вызначэнні месца і ролі прыдарожнага сэрвісу ў нацыянальнай гаспадарцы; абгрунтаванні яго аптымальнай структуры, асноўных функцый і элементаў арганізацыйна-эканамічнай складальнай сістэмы прыдарожнага сэрвісу, вылучэнні галоўных прынцыпаў, фактараў і падыходаў, што ўплываюць на наменклатуру паслуг і размяшчэнне аб'ектаў, распрацоўцы метадык вызначэння дадатковай патрэбнасці ў аб'ектах і іх рацыянальнага размяшчэння, вызначэнні метадычных рэкамендацый па размяшчэнню аб'ектаў прыдарожнага сэрвісу і арганізацыі абслугоўвання ў іх.

Ступень выкарыстання. Вынікі даследавання ўжываюцца ў працы ўстановаў «НДІ Белкаапсаюзу», Асацыяцыі міжнародных аўтаперавозчыкаў, а таксама навучальным працэсе УА «Беларускі дзяржаўны эканамічны ўніверсітэт», УА «Беларускі гандлёва-эканамічны ўніверсітэт спажывецкай кааперацыі».

Галіна выкарыстання: дзяржаўныя органы кіравання, суб'екты гаспадарчай дзейнасці, навучальны працэс.

РЕЗЮМЕ

Подобед Наталья Александровна

Формирование стратегии развития объектов придорожного сервиса Республики Беларусь

Ключевые слова: придорожный сервис, организация обслуживания, объекты придорожного сервиса.

Цель работы: разработка концептуальных основ формирования стратегии развития придорожного сервиса, включающих единый комплекс научно-методических подходов и практических рекомендаций по обоснованию рационального территориального размещения объектов придорожного сервиса в Республике Беларусь.

Методы исследования: использовались такие общенаучные методы познания, как анализ, синтез, сравнение, абстрагирование, а также экспертные и экономико-статистические методы исследования. Обработка статистических материалов производилась на ПЭВМ с применением пакетов прикладных программ SPSS 17.0 и MS Office 2010.

Полученные результаты и их новизна состоят в разработке концептуальных и методологических основ формирования стратегии развития придорожного сервиса Республики Беларусь, в том числе определении места и роли придорожного сервиса в национальном хозяйстве, обосновании его оптимальной структуры, основных функций и элементов организационно-экономической составляющей системы придорожного сервиса, выделении главных принципов, факторов и подходов, влияющих на номенклатуру услуг и размещение объектов, разработке методик определения дополнительной потребности в объектах и их рационального месторасположения, методических рекомендаций по размещению объектов придорожного сервиса и организации обслуживания в них.

Степень использования. Результаты исследования нашли применение в работе учреждения «НИИ Белкоопсоюза», Ассоциации международных автоперевозчиков, а также учебном процессе УО «Белорусский государственный экономический университет», УО «Белорусский торгово-экономический университет потребительской кооперации».

Область применения: органы государственного управления, субъекты хозяйственной деятельности, учебный процесс.

SUMMARY

Podobed Natallia Aleksandrovna

Forming the strategy of development roadside service objects in the Republic of Belarus

Key words: roadside service, organizing servicing, objects of roadside service.

The purpose of work: development of conceptual bases on forming the strategy of development in roadside service with a uniform complex of scientifically-methodical approaches and practical recommendations about the justification and rational territorial placing objects of roadside service in the Republic of Belarus.

Methods of research: at research such general scientific methods of knowledge as the analysis, synthesis, comparison, abstraction, and also expert and economic-statistical methods of research were used. Processing of statistical materials was made on PC with application of packages of applied programs SPSS 17.0 and MS Office 2010.

The received results and their novelty consist in development of conceptual and methodological bases of forming the strategy of development of roadside service in the Republic of Belarus, including determination of a place and a role of roadside service in a national economy, the justification of its optimum structure, the basic functions and elements of organizational-economic constituting system of roadside service, allocation of main principles, factors and the approaches influencing the nomenclature of services and placing of objects, development the techniques of determination some additional requirement in objects and their rational site, methodical recommendations about placing objects of roadside service and organizing servicing in them.

The degree of application. Results of research have found application in work of organisation «Research institution Belcoopsoyuz», Association of the international autocarriers, and also in educational process of education organisation «Belarus state economic university», education organisation «Belarus trade and economic university of consumers' co-operative society».

The spheres of application: bodies of state management, subjects of economic activity, educational process.

Редактор и корректор *Г.В. Андропова*
Технический редактор *О.В. Амбарцумова*
Компьютерный дизайн *Н.А. Казелько*

Подписано в печать 05.01.2011. Формат 60×84/16. Бумага офсетная. Гарнитура Times New Roman. Офсетная печать. Усл. печ. л. 1,6. Уч.-изд. л. 1,4. Тираж 66 экз. Заказ 5

УО «Белорусский государственный экономический университет».
Лицензия издательская № 02330/0494500 от 08.04.2009.
220070, Минск, просп. Партизанский, 26.

Отпечатано в УО «Белорусский государственный экономический университет».
Лицензия полиграфическая № 02330/0494173 от 03.04.2009.
220070, Минск, просп. Партизанский, 26.

**Лист замечаний
в автореферат диссертации и в диссертацию Подобед Н.А.**

На странице диссертации 69 (формула 1), на странице 88 (формулы 3.1, 3.2), на стр. 224 (приложение Р) и на странице 10 автореферата (формулы 1 и 2), на странице 11 (таблица 2) пояснения к написанию формул.

Было:

m_k — фактическое количество объектов придорожного сервиса k -го вида, объектов;

M_k — норматив по размещению объектов k -го вида, км/объект;

S — протяженность автодороги, км;

P_n — потребность в дополнительных объектах сервиса для магистральных автодорог, объектов;

I — интенсивность движения на трассе, авт./сут.;

K — коэффициент обращаемости (вычисляется по данным статистики, при их отсутствии — экспертным путем), чел./авт.;

F_n — пропускная способность одного объекта в среднем, человек/объект · сутки.

Читать:

m_{ik} — фактическое количество объектов придорожного сервиса k -го вида i -й автодороги, объектов;

M_{ik} — норматив по размещению объектов k -го вида i -й автодороги, км/объект;

S_i — протяженность i -й автодороги, км;

P_{ik} — потребность в дополнительных объектах сервиса k -го вида для i -й магистральной автодороги, объектов;

I_i — интенсивность движения на i -й автодороге, авт./сут.;

K_{ik} — коэффициент обращаемости на i -й автодороге на объекты k -го вида (вычисляется по данным статистики, при их отсутствии — экспертным путем), чел./авт.;

F_{ik} — пропускная способность одного объекта k -го вида i -й автодороги в среднем, человек/объект · сутки.

Соискатель

Подобед Н.А.

Ученый секретарь

Совета по защите диссертаций

Миксюк С.Ф.

