

Малый бизнес при освоении зарубежных рынков может действовать двояко — либо самостоятельно прочерчивать собственную траекторию хозяйственных отношений с зарубежной клиентурой, либо выступать во взаимодействии с крупным бизнесом, используя его платформу и позиции на этих рынках. При этом явными преимуществами малого бизнеса выступают: узкоспециализированность и маневренность предприятий; готовность удовлетворять требованиям отдельных ниш; способность быстро изменять свою специализацию; высокая эластичность в отношении меняющейся конъюнктуры; возможности быстро реагировать на спрос и перестраивать в соответствии с ним всю хозяйственную структуру. По прежнему слабым местом малых предприятий остается получение заемных средств, так как на практике признание важной роли этого типа предпринимательства в становлении здоровой экономики не всегда сопровождается активной поддержкой со стороны местных банков.

Кризисные проявления в национальной экономике показали, что возможности малого бизнеса используются не в полном объеме. Так, удельный вес экспортных операций малого бизнеса в объеме экспорта товаров по республике в целом по итогам 2008 г. составил 7,9 %, в импортных поставках доля малых предприятий — 24 % от общереспубликанского импорта. Достижение в национальной экономике «критической массы» малого, среднего предпринимательства может стать одним из факторов самоподдерживающегося роста. Такое направление чрезвычайно важно для экономики Республики Беларусь.

*Н.А. Подобед, ассистент  
БГЭУ (Минск)*

## **КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА КАК СИСТЕМЫ**

Концептуальные основы формирования и развития придорожного сервиса как системы по своей сути являются системой взглядов на развитие объектов придорожного сервиса путем оптимизации набора придорожных услуг, совершенствования управления объектами и рационализации размещения. Концептуальные основы развития придорожного сервиса состоят из следующих основных блоков.

Комбинированный подход к формированию придорожного сервиса. Это процесс создания и размещения объектов придорожного сервиса с определенными параметрами и набором услуг в зависимости от ряда факторов, а также создания рациональной территориально-организационной структуры, которая позволяет наиболее качественно принимать управленческие решения, влиять на поведение всей системы в целом и повышать качество выходного продукта. Чем большее количество факторов будет учтено в ходе анализа, тем точнее будет рекоменда-

ция по формированию придорожных услуг. Методической основой комбинированного подхода является оценка возможности размещения придорожного объекта, которая поможет выбрать рациональное место размещения.

При комбинированном подходе необходимо учесть следующие особенности:

- проблема формирования целей функционирования системы имеет принципиальное значение. Во-первых, потому, что по своей природе большинство объектов придорожного сервиса многоцелевые. Во-вторых, период действия целей функционирования различен. В-третьих, проектирование системы управления под все цели функционирования слишком трудоемко, а, следовательно, число этих целей должно быть по возможности ограниченным;

- дальнейшее развитие элементов территориально-организационной системы придорожного сервиса предусматривается с учетом максимально удобного размещения объектов с точки зрения целевых сегментов — водителей и пассажиров; развития комплексных объектов, обеспечивающих наиболее полное удовлетворение постоянно растущих потребностей человека; экономии затрат времени потребителей, повышение качества выполнения заказов и культуры обслуживания; обеспечение дорожной и экологической безопасности; доведения количества придорожных объектов до нормативов трансъевропейских магистралей; разработки критериев оценки эффективности функционирования системы придорожного сервиса.

Объединение объектов придорожного сервиса в ассоциацию. Создание ассоциации призвано объединить объекты придорожного сервиса, которые в основной массе являются малыми организациями (исключением составляют сети объектов, например, сети автозаправочных станций). Малые и средние представители бизнеса в этой сфере становятся участниками союза (членами), ежегодно внося определенный взнос. Основными задачами ассоциации являются создание логистической системы материально-технического обеспечения, развитие конкурентной среды, привлечение инвестиций, консультации, помощь в оформлении документов для открытия объектов, создание системы информационного обеспечения объектов придорожного сервиса, проведение маркетинговых исследований, развитие системы кадрового обеспечения.

Основные направления совершенствования рынка услуг придорожного сервиса состоят из следующих этапов: повышение социальной и экономической эффективности придорожного сервиса; внедрение автоматизированных систем управления придорожным сервисом; развитие сети придорожных объектов, а также комплексных объектов в национальном стиле.