

ведущего специалиста, заместителя руководителя и руководителя отделения. Достичь этого работник может путём самостоятельного и формального обучения.

Продвижение по карьерной лестнице в логистической сфере – это достаточно трудный путь. Однако, при упорной работе можно добиться высоких позиций в крупнейших компаниях на рынке логистических услуг. Должность руководителя отдела сочетает в себе первоклассное знание и принципы работы предыдущих позиций, рассмотренных нами. Именно поэтому специалист должен пройти все стадии нашей карьерограммы, начиная от диспетчера, заканчивая заместителем руководителя отдела мультимодальных грузоперевозок. Это позволит ему приобрести необходимый опыт и знания для становления экспертом в своей области [3].

Список использованной литературы.

1. Чикер, В.А. Психологическая диагностика организации и персонала / Речь, 2006. – 150 с.

2. Знайтовар.Ру. Управление логистическим персоналом. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://znaytovar.ru/new2715.html> – Дата доступа: 29. 10. 2017

3. Костромина, Е. А. Актуальные вопросы управления человеческими ресурсами: сборник статей / Директ-Медиа, 2014. – 78 с.

4. Мартин, Шейла Ричи. Управление мотивацией / Юнити-Дана, 2004. – 400 с.

5. Элизабет Мерманн. Мотивация персонала. Инструменты мотивации для успеха организации / Гуманитарный центр, 2015. – 176 с.

ПРИДОРОЖНЫЙ СЕРВИС В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ

Катченко Екатерина Егоровна

Мосейчук Дарья Алексеевна

Институт бизнеса и менеджмента технологий БГУ

г. Минск, Республика Беларусь

Научный руководитель: кандидат технических наук,

доцент Горбачёва Анна Игоревна

The article is devoted to the current state of roadside service as an important component of road infrastructure. It has been mentioned that

there is an interrelation of service level between a transit stream of a cargo transportation and the number of the attracted tourists. According to the fact that the level of quality is not high enough, it has been noticed that there is a need of investments into this sphere.

Республика Беларусь находится в выгодном географическом положении и имеет значительный транзитный потенциал. Но для увеличения потока грузоперевозок и туристов необходимо не только строить новые дороги, но и развивать придорожный сервис, который также является экономически прибыльным.

Одним из первых нормативных документов, регулирующих сферу придорожного бизнеса в Беларуси, стал президентский Указ от 2008 г. [1]. Он освободил от налогов на время строительства, разрешил в течение нескольких лет не платить за аренду. Также многие воспользовались льготными кредитами. И этот Указ привёл к положительным результатам.

По данным на 1 января 2017 года в Беларуси функционируют 386 АЗС, 158 газозаправочных пунктов, 437 предприятий торговли, 562 объекта общественного питания, более 70 гостиниц, 41 автомойка, 75 СТО и 88 охраняемых стоянок [2]. В начале 2017 года появились еще одна АЗС и 4 пункта общепита. В 2016 г. в Беларуси была разработана генеральная схема развития придорожного сервиса до 2020 г. Учитывая то, что на дорогах Беларуси достаточно пунктов придорожного сервиса, упор в данной программе развития был сделан не на максимальное увеличение числа таких объектов, а на развитие их качества и привлечение большего числа клиентов.

Основную долю рынка придорожного сервиса в части общепита составляют «Белнефтехим» и «Белкоопсоюз». Однако свыше 40 % всех объектов находится в частной собственности. Территория страны небольшая, и многие путешественники едут транзитом через Беларусь без остановок. Тем не менее, общепит всегда востребован.

Однако в последние годы закрылось немало пунктов придорожного сервиса. Чем обусловлена эта тенденция?

Чаще всего предприниматели не рассчитывают свои силы. На данный момент точек общепита на дорогах достаточно. При норме расположения одной точки на 30-50 км в Беларуси в среднем на каждые 28 км дороги приходится один объект питания. Из-за такой насыщенности рынка бизнесмены должны понимать, что конку-

ренция велика и для успешного ведения бизнеса необходимо привлекать клиентов чем-то особенным. В настоящее время данный сегмент должен подстраиваться под разноязычность клиентов и др. и оперативно адаптироваться к новшествам.

Также, анализируя придорожный сервис в Беларуси, можно сделать вывод, что чем больше услуг, даже незначительных, предоставляется в одном пункте, тем более вероятным будет выбор клиента именно в пользу этого места.

Таким образом, перед входом в данный сегмент рынка необходимо помнить о высокой конкуренции и чётко понимать, какие действия позволят предпринимателю не только держаться на плаву, но и получать достойную прибыль.

Рассмотрим положение дел с точки зрения инвесторов. Есть в данной сфере и свои «подводные камни».

Несмотря на появляющиеся частные объекты, основная доля рынка всё равно принадлежит «Белнефтехиму» и «Белкоопсоюзу». На сегодняшний день «Белкоопсоюз» – крупнейший неплательщик в сфере розничной торговли. Что касается «Белнефтехима», для него придорожный сервис никогда не был профильным и прибыльным бизнесом. Такое положение дел точно не способствует развитию данной сферы.

Сегодня желания инвестировать у государства и бизнеса в придорожный бизнес нет. Таким образом, большинство того, что мы видим, – это узкий ассортимент и завышенные цены на питание. В Беларуси так и не появилась реальная объединяющая идея для туристической отрасли.

На сегодняшний день придорожный сервис продолжает формально расти за счёт АЗС, 90 % которых принадлежат «Белнефтехиму». Однако то, что предлагается там из питания, так и не достигло приемлемого уровня.

На данный момент можно выделить несколько основных направлений, по которым следует развивать придорожный сервис в Беларуси:

- расширение числа объектов за счет строительства кемпингов, СТО, площадок для отдыха и стоянок;
- повышение качества предоставляемых услуг;
- совершенствование нормативно-правового регулирования объектов придорожного сервиса;
- привлечение в сферу сервиса иностранных компаний, уже имеющих опыт и высокий уровень обслуживания.

Для туристов, едущих через Беларусь, важным является место расположения кемпингов и площадок для отдыха. Наиболее выгодными являются места возле достопримечательностей и живописных мест, которые привлекают людей. Площадки должны быть изолированы от дороги, чтобы избежать аварийных ситуаций, и в то же время не мешать отдыху. В настоящее время все новые кемпинги оборудуются специальными системами для забора воды и устройствами для зарядки аккумуляторов.

В строительстве новых объектов особое внимание следует уделять комплексным объектам, включающим в себя гостиницы, кафе, магазины, стоянки и так далее. Это способствует повышению перечня и качества оказываемых услуг, а также оптимизирует финансовые затраты, так как используются общие помещения и коммуникации.

В настоящее время большая часть объектов питания располагается в городах или в непосредственной близости к ним из-за привязки к различным инженерным коммуникациям. При этом вдоль дорог, которые проходят через леса, придорожного сервиса не наблюдается вообще. Следовательно, необходимо искать пути размещения объектов и вдали от городов.

Беларусь находится на пересечении важных транспортных путей и обладает значительным транзитным потенциалом. Это существенный аспект развития страны, поэтому необходимо создавать благоприятные условия не только для расширения транзита, но и для привлечения туристов в Беларусь. На сегодняшний день недостаточно просто качественных дорог. Пользователь XXI века требует высокого уровня сервиса. Несмотря на то, что в Беларуси многое уже было сделано для развития придорожной инфраструктуры, осталось ещё немало проблем и недостатков. Достижение более высокого уровня качества данного сервиса также будет способствовать привлечению в страну туристов и перевозчиков. Для достижения поставленных целей необходимо привлечение средств как местных, так и зарубежных инвесторов.

Список использованной литературы.

1. О мерах по развитию придорожного сервиса. Указ Президента Республики Беларусь, 15 мая 2008 г. N 270 / Национальный реестр правовых актов. Республики Беларусь 19 мая 2008 г. N 1/9701
2. В Беларуси планируют построить 500 заправок для электромобилей/ [Электронный ресурс] // Режим доступа:

<https://www.intex-press.by/2017/06/09/v-belarusi-planiruyut-postroit-500-zapravok-dlya-elektromobilej/> Дата доступа: 15.10.2017

3. Лацкевич, Н.В. Оценка тенденций в развитии придорожно-го сервиса Республики Беларусь / Н.В. Лацкевич // Инновационные технологии в экономическом и бизнес-образовании: сборник научных статей II Международного весеннего форума, Гомель, 21–24 мая 2013 г.: в 2 ч. / Белкоопсоюз, БТЭУПК – Гомель, 2013. – Ч. 2. – С. 170–174.

СОВРЕМЕННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРСОНАЛУ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ОРГАНИЗАЦИИ

Ковалинский Анатолий Иванович

Институт бизнеса и менеджмента технологий БГУ

г. Минск, Республика Беларусь

В настоящее время, в объявлениях о вакансиях интернет-сайтов все чаще встречается информация о поиске специалистов в сфере логистики. По статистике количество вакансий этой специализации составляет от 2 до 8% всей базы. В сфере логистики работают люди разных специальностей и должностей – от рядовых диспетчеров и кладовщиков, выполняющих технические задания, до менеджеров ВЭД, таможенных брокеров, заведующих складскими комплексами и руководителей отделов логистики.

К должностям, которые специалист-логист может занимать на предприятии, относятся: заместитель директора по логистике; руководитель службы логистики; руководитель региональным распределительным центром; руководитель терминального комплекса; управляющий материальными потоками (продукцией); управляющий розничными сетями; менеджер по логистике; начальник отдела закупок, начальник отдела сбыта; аналитик по логистическому планированию; аналитик по операциям дистрибуции (распределению продукции); начальник склада; кладовщик; экспедитор; менеджер по поставкам и др.

Особенностью крупных торговых и производственно-торговых организаций является наличие отделов логистики, которые существуют в качестве самостоятельных подразделений. В них обычно представлен весь спектр специалистов этой области. В средних и небольших организациях, где отсутствуют отдельные подразделе-