

Литература

1. Единое экономическое пространство// [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://ru.wikipedia.org/wiki/%C5%E4%E8%ED%E5_%FD%EA%E%ED. — Дата доступа: 20.10.2011.
2. Путин, В.В. Новый интеграционный проект для Евразии — будущее, которое рождается сегодня/ В.В. Путин// [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://news.tut.by/politics/252799.html>. — Дата доступа: 20.10.2011.

На пути к созданию придорожного сервиса в Республике Беларусь

*Криштапович П. А., студ. III к. БНТУ,
науч. рук. ст. преп. Черных О. В.*

Выгодное географическое положение Беларуси можно использовать гораздо интенсивнее: привлекать туристов, развивать транзит. Одно из направлений, в котором предстоит еще немало сделать,— развитие придорожного сервиса. Придорожный сервис — это комплекс услуг, предлагаемых для тех, кто находится в пути. Он включает в себя: АЗС, кафе, мотели, кемпинги, платные стоянки, станции технического обслуживания автомобилей и др.

На сегодняшний день придорожный сервис Беларуси оставляет желать лучшего: потребность в автозаправочных станциях покрыта на 60%, в объектах, осуществляемых продажу продуктов питания — на 55%, в охраняемых стоянках — на 50% [2]. Большинство объектов придорожного сервиса Беларуси оказывают, как правило, всего одну-две услуги, в то время как, например, в Германии — 7–10. В Беларуси насчитывается 1530 км международных автомагистралей. Всего в стране 64 тыс. км автодорог, что выводит Республики Беларусь на 15-е место в Европе по их плотности. По подсчетам, придорожный сервис может приносить до 100 млн долларов в год, примерно столько же взимается за транзит с иностранных перевозчиков. Более того, построение эффективной логистической системы, целью которой задалось государство, будет невозможно без отлаженного придорожного сервиса.

Развитие придорожного сервиса в стране сдерживают отдельные нерешенные проблемы: однозначно не определена процедура выделения земельных участков под объекты придорожного сервиса. Отсутствует масштабное кредитование инвесторов. Нет конкуренции между крупными автозаправочными станциями, что ведет к ухудшению качества и количества предоставляемых услуг. К основной причине плохого притока инвестиций в данную сферу можно отнести низкую интенсивность движения: по мировым методикам объекты придорожного сервиса рентабельны при интенсивности движения более 7000 ав-

томобилей в сутки. Такой уровень в Республике Беларусь только на трассе М-1, на всех остальных дорогах — только 3–4 тысячи.

Одной из проблем развития придорожного сервиса в Беларуси является отсутствие компаний, которые бы создавали сети объектов в этой сфере (для сравнения в США: **KFC, Wendy's, White castle, Subway** и пр.). **Беларуси целесообразно ориентироваться на зарубежный опыт: объекты нужно возводить комплексно, а услуги придорожного сервиса привязывать к размещению АЗС (имея АЗС, мы все-таки уже имеем коммуникации), которые строятся через 30–50 км.**

Нужно сразу решить сопутную проблему, адресовав ее в Минторговли: объекты придорожного сервиса должны работать в круглосуточном режиме. На сегодняшний день, даже если АЗС «Белнефтехима» работает круглосуточно, то питание и сопутствующие услуги можно получить только днем, до семи-восьми часов вечера. Например, на Украине в любое время дня и ночи можно поесть и купить на заправке воду и необходимые продукты.

Нужно четко определить последовательность действий. Для начала через каждые 10–20 км выделить большие придорожные участки под сервисную зону. И сдавать их в аренду (лучше с правом выкупа) на 90–100 лет, а первые 5–10 лет сдавать вообще без арендной платы при условии, что прибыль будет вкладываться в развитие данного участка. Затем следует отдать эти участки только частным лицам и устроить им льготное налогообложение на первое время. Предприятия смогут все вернуть, когда окрепнут. А далее оцениваем интенсивность движения на данном участке и на основе полученных данных выбираем масштаб возводимого объекта, который впоследствии начинаем различными услугами.

Регулировать на законодательном уровне развитие придорожного сервиса в Республике Беларусь призвана госпрограмма «Дороги Беларуси» до 2015 года. Исполнительная же роль возложена на Департамент «Белавтодор» [1].

Придорожный сервис — это бизнес с повышенной структурой затрат по отношению к любому другому объекту сервиса в любом населенном пункте с постоянным числом клиентов. Отсюда вытекает проблема финансирования. Тем не менее, правительство не оставляет надежд привлечь частный бизнес к развитию придорожного сервиса. Согласно приказу №270 владельцам придорожного сервиса, а также фирмам и предпринимателям, готовым вложить средства в развитие этого бизнеса, предоставлены налоговые льготы [3].

Литература

1. <http://belavtodor.belhost.by/roadside>
2. http://gif.by/index.php?option=com_content&view=article&id=9&Itemid=25
3. http://sennica.ru/pridorozhny_servis.html