

ЛИТЕРАТУРА

1. Женщины и мужчины Республике Беларусь: статистический сборник / Национальный статистический комитет Республики Беларусь; редкол.: В.И. Зиновский [и др.]. – Минск: Белстат, 2013. – 216 с.
2. Республика Беларусь. Статистический ежегодник 2014/ Национальный статистический комитет Республики Беларусь; ред. В. И. Зиновского [и др.]. – Минск: Белстат, 2014. – 534 с.
3. Социальное положение и уровень жизни населения Республики Беларусь: статистический сборник / Национальный статистический комитет Республики Беларусь; редкол.: В.И. Зиновский [и др.]. – Минск: Белстат, 2014. – 327 с.
4. Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Динамика номинальной и реальной среднемесячной заработной платы. – 2014. – Режим доступа: http://belstat.gov.by/homep/ru/specst/labor_new.php. – Дата доступа: 22.09.2014.

РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

О.В. Карпович, М.А. Сковорода

Барановичский государственный университет, г. Барановичи, Беларусь

В соответствии с Законом Республики Беларусь «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» объектами придорожного сервиса являются здания и сооружения, расположенные на придорожной полосе и предназначенные для обслуживания участников дорожного движения в пути следования (модели, гостиницы, кемпинги, станции технического обслуживания, АЗС, мойки, пункты питания, торговли).

Активное развитие и совершенствование инфраструктуры придорожного сервиса – важнейшие проблемы, решение которых призвано вывести белорусскую экономику на современный уровень рыночных отношений. Успешное решение этих проблем является залогом стабилизации отечественной экономики, практического преодоления спада и перехода к устойчивому росту, повышения эффективности деятельности производственных и коммерческих структур в системе внутренних и внешних экономических связей хозяйствующих субъектов Беларуси.

При прогнозировании темпов развития рынка придорожного сервиса следует принимать во внимание влияние мирового финансового кризиса, который существенно воздействует на покупательную и инвестиционную активность участников рынка, снижает темпы развития сети объектов сервиса. Кризис также оказывает негативное влияние на уровень рентабельности и товарооборот объектов придорожного сервиса.

Республике Беларусь создана комплексная нормативно-правовая база, регулирующая вопросы развития и размещения объектов придорожного сервиса:

1. Закон Республики Беларусь от 2 декабря 1994 г. № 3434-XII «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности»;
2. «Положение о порядке размещения, архитектурного оформления и обслуживания объектов придорожного сервиса на автомобильных дорогах общего пользования» (в ред. Совмина от 16.03.2011 № 321, от 28.03.2012 № 277);
3. Указ Президента Республики Беларусь от 15 мая 2008 г. № 270 «О мерах по развитию придорожного сервиса»;

4. «Генеральная схема развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2015 года», утвержденная постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25 октября 2011 г. № 66 [1].

По состоянию на 1 января 2013 года в республике функционировало 1340 объектов торговли придорожного сервиса (АЗС, магазинов и объектов питания), которые, в основном, являются структурными подразделениями юридических лиц. Из общего количества объектов придорожного сервиса 189 объектов (14 %) подчинено Белкоопсоюзу, 620 объектов (46 %) – концерну «Белнефтехим», иным министерствам и ведомствам – 531 (40 %)

В государственной собственности находится 62 % объектов придорожного сервиса, в частной собственности – 19,4 %; в иностранной собственности – 18,6 %.

За 2012 год общий объем розничного товарооборота, включая общественное питание, по объектам придорожного сервиса республики, составил 8870 миллиардов рублей, что составляет 4,6 % от общего объема розничного товарооборота по республике (193 707 млрд. руб.) за этот же период.

Таким образом, общий объем розничного товарооборота, в сопоставимых ценах имеет тенденцию к увеличению.

Целесообразно выделить основные преимуществами строительства объектов придорожного сервиса в Беларуси:

а) наличие стабильной нормативно-правовой базы, вмешательство государства в работу объектов придорожного сервиса ограничено;

б) установлены значительные налоговые льготы для строительства объектов придорожного сервиса.

Помимо общих льгот, установленных Правительством Республики Беларусь для реализации инвестиционных проектов, на территории страны, имеются преференции, касающиеся строительства и реконструкции объектов придорожного сервиса на республиканских автодорогах: освобождение от земельного налога и обязательных отчислений в инновационные фонды; от налога на недвижимость в течение двух лет с даты ввода их в эксплуатацию, от налога на прибыль – в течение пяти лет с даты ввода в эксплуатацию. Коммерческим банкам предлагается предоставлять кредиты на срок до пяти лет по следующим ставкам: по кредитам в белорусских рублях – в размере 2/3 ставки рефинансирования Национального банка; по кредитам в иностранной валюте – в размере 8 процентов годовых [2, с. 134].

Сложившиеся в последние годы тенденции развития придорожного сервиса Республики Беларусь свидетельствует о необходимости развития таких элементов инфраструктуры, как:

– банковская система, обеспечивающая современный финансово-кредитный и расчетный механизм;

– специализированные биржевая и аукционная системы, обеспечивающие биржевой оборот различной товарно-сырьевой продукции, куплю-продажу недвижимости и валютных средств;

– закупочно-заготовительная и торгово-коммерческая системы, обеспечивающие оптовый и розничный товарооборот;

– страховая система, обеспечивающая страхование не только жизни, имущества и капитала, но и различных коммерческих рисков;

– информационно-аналитическая система, включающая современные специальные информационные каналы связи и другие средства коммуникации.

Становление ключевых приоритетов развития придорожного сервиса требует решения ряда задач в области создания и развития необходимой инфраструктуры, совершенствования государственного регулирования и повышения качества услуг. Основными критериями при реализации социально-экономических проектов в данной области могут выступать критерии привлекательности проекта и критерии его реализуемости [3, с. 8].

К критериям привлекательности проекта развития придорожного сервиса будут относиться следующие:

- повышение мобильности населения;
- обеспечение безопасности на транспорте;
- развитие туристического потенциала Беларуси;
- сокращение транспортных расходов;
- срок окупаемости, наступление положительного эффекта от внедрения;
- повышение скорости транспортировки грузов и пассажиров;
- востребованность на рынке транспортно-логистических услуг.

К критериям реализуемости проекта следует отнести:

- объем инвестиций, их доступность;
- уровень развитости смежной инфраструктуры;
- наличие институциональной поддержки, соответствие нормативно-правовой базы;
- наличие соответствующих кадров.

На основе анализа теории развития транспортной инфраструктуры, нормативно-правовых документов, регламентирующих цели и механизм развития отрасли, предложена система социально-экономических направлений функционирования инфраструктуры придорожного сервиса, к которым относятся:

1. Строительство скоростных железнодорожных магистралей, обеспечивающих связанность ключевых экономических центров в Едином экономическом пространстве (ЕЭП) и Республике Беларусь. Разработка программы увеличения транспортной связанности крупных городских агломераций в Беларуси. Разработка программ развития транспортного сообщения между крупными региональными центрами и туристическими центрами ЕЭП. Строительство современных транспортно-пересадочных узлов в местах пересечения различных видов пассажирского транспорта и ключевых направлений.

2. Повышение эффективности таможенных пунктов пропуска. Увеличение пропускной способности таможенных пунктов пропуска: увеличение количества полос и пунктов досмотра; штата сотрудников, перевод всех пунктов пропуска на круглосуточный режим работы; сокращение количества разрешительных документов на автомобильном грузовом транспорте; внедрение современных систем управления рисками (сертификация добросовестных грузоотправителей и перевозчиков для внедрения системы выборочной проверки), внедрение электронного документооборота и принципа подачи, проверки и оформления таможенных документов. Размещение на таможенных пунктах пропуска всех служб, вовлеченных в проверку грузов.

3. Формирование открытой информационной среды, что обеспечивает игрокам рынка доступ к информации о прогнозируемых грузопотоках и пассажи-

ропотоках. Создание единого центра поддержки информатизации транспортной отрасли. Центр поддержки возможно создать на базе крупного ИТ- и телеком-провайдера, например РУП «Белтелеком». Ключевые функции данного центра:

- внедрение автоматизированных систем управления придорожной инфраструктурой: транспортного моделирования и геоинформационных;
- управление задачами по интеграции и методическая поддержка разработчиков систем;
- разработка и реализация стратегических планов развития информатизации транспортной отрасли и телекоммуникаций;
- формирование программы методической поддержки предприятий транспортной отрасли по вопросам интеграции корпоративных информационных систем с системами других компаний, государственных органов и смежных государств;
- интеграция информационных систем транспортных компаний с автоматизированными системами таможенных органов;
- создание единой высокоскоростной среды защищенного доступа к информационным системам;
- разработка, распространение и контроль применения нормативно-методических документов, описывающих требования, подходы, обязательные возможности для разрабатываемых и используемых информационных систем;
- переход на юридически значимый электронный документооборот с использованием электронной цифровой подписи при взаимодействии компаний транспортной отрасли между собой, с клиентами и государственными органами.

Таким образом, основными социально-экономическими приоритетами развития инфраструктуры придорожного сервиса в Беларуси являются:

1. Стабильность и постоянство существующей нормативно-правовой базы, формирующей благоприятные условия для эффективной работы инвесторов. Предсказуемость и стабильность ситуации на рынке оказания услуг придорожного сервиса позволит привлечь дополнительное количество иностранных инвесторов в эту сферу, что положительно отразится на количестве и качестве оказываемых услуг.

2. Создание единой системы информирования автоперевозчиков и других пользователей автодорог о существующей сервисной инфраструктуре на базе национального портала транспортной отрасли Республики Беларусь.

3. Внедрение геоинформационных технологий и современного программного обеспечения, способствующих развитию и размещению инфраструктуры придорожного сервиса.

4. Развитие и модернизация дорог, формирующих международные транспортные коридоры. Увеличение и модернизация парка подвижного состава. Повышение эффективности таможенных пунктов пропуска.

ЛИТЕРАТУРА

1. Департамент «Белавтодор». Придорожный сервис. Официальный сайт [Электронный ресурс]. – 2014. – Режим доступа: <http://belavtodor.belhost.by/roadside>. - Дата доступа: 16.09.2014.

2. Подобед, Н.А. Формирование придорожного сервиса в Республике Беларусь / Н.А. Подобед; под науч. ред. Ю.И. Енина. – Минск: Право и экономика, 2010 – 309 с.

3. Статистический справочник: Беларусь в цифрах. – Минск, 2013. – 97 с.