



ISSN 2072-8441

ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ

<http://elibrary.miu.by/journals!/item.eiup.html>

Подобед, Н.А. Экономический потенциал инфраструктуры придорожного сервиса Республики Беларусь / Н.А. Подобед // Экономика и управление. – 2014. – № 1 (37). – С. 96–100.

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Н.А. Подобед ^а

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

придорожный сервис, инфраструктура, транспортно-логистическая система

АННОТАЦИЯ

Статья посвящена вопросам развития инфраструктуры придорожного сервиса: произведен структурный анализ и оценка текущего состояния, выявлены основные направления развития рынка придорожных услуг, обозначены основные критерии реализации проектов в данной области, исследовано влияние основных факторов, раскрыт транзитный потенциал Единого экономического пространства, определены основные преимущества строительства объектов придорожного сервиса в Беларуси.

СТАТЬЯ ПОСТУПИЛА В РЕДАКЦИЮ

23 ноября 2013 г.

ВЕБ

<http://elibrary.miu.by/journals!/item.eiup/issue.37/article.17.html>

ECONOMIC POTENTIAL OF ROADSIDE INFRASTRUCTURE IN THE REPUBLIC OF BELARUS

N.A. Padabed ^а

KEYWORDS

roadside service, infrastructure, transport and logistics system

ABSTRACT

The article is devoted to the development of the roadside infrastructure: structural analysis is carried out, the current state is assessed, the main trends in the development of the roadside services market are revealed, the basic criteria for the projects implementation in this field are indicated, the influence of the main factors is studied, the transit potential of the Common Economic Space is determined, the advantages of building roadside objects in Belarus are enumerated.

RECEIVED

November 23, 2013

WEB

<http://elibrary.miu.by/journals!/item.eiup/issue.37/article.17.html>

Введение

Активное развитие и совершенствование инфраструктуры придорожного сервиса — важнейшие проблемы, решение которых призвано вывести белорусскую экономику на современный уровень рыночных отношений. В успешном решении этих проблем — залог 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.

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 (мотели, гостиницы, кемпинги, станции технического обслуживания, АЗС, мойки, пункты питания, торговли).

В Республике Беларусь создана комплексная нормативно-правовая база, регулирующая вопросы

^а Подобед Наталья Александровна, кандидат экономических наук, доцент кафедры менеджмента Минского института управления
Padabed Natalia Aleksandrova, PhD in Economics, Associate Professor of the Department of Management, Minsk Institute of Management
trans80@inbox.ru

развития и размещения объектов придорожного сервиса:

1. Закон Республики Беларусь от 2 декабря 1994 г. № 3434-ХП «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности»;

2. «Положение о порядке размещения, архитектурного оформления и оборудования 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 %) [10].

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 [8, с. 8]. Общий объем розничного товарооборота, в сопоставимых ценах имеет тенденцию к увеличению (таблица 1).

Существуют определенные ограничения для инвесторов в придорожный сервис Республики Беларусь:

а) для соблюдения интересов государства и решения социальных задач существуют некоторые ограничения по размещению объектов, что характерно для многих европейских стран;

б) относительно невысокая интенсивность движения препятствует быстрой окупаемости объектов;

в) с 2011 года строительство любых объектов на землях сельскохозяйственного назначения допускается по согласованию с Президентом Республики Беларусь;

д) при строительстве автозаправочных станций необходимо согласование с концерном «Белнефтехим» [1].

Преимуществами строительства объектов придорожного сервиса в Беларуси являются:

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 [1; 7, с. 134].

Сложившиеся в последние годы тенденции развития придорожного сервиса Республики Беларусь свидетельствуют о том, что объекты в основном адаптировались к сложным условиям возрастающей конкуренции. Проведенный анализ выявил наличие развитой комплексной нормативно-правовой базы для размещения объектов при отсутствии научно-проработанной системы приоритетов развития инфраструктуры придорожного сервиса, которая бы учитывала особенности современного рынка и привлекала инвестиции. В рамках систематизации развития инфраструктуры придорожного сервиса предлагается использование комплексной системы поддержки инвесторов (рисунок 1).

Белорусский рынок диктует необходимость 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 за-

Таблица 1 — Динамика роста количества объектов придорожного сервиса с 2006 по 2012 гг [5; 9].

Показатель	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Количество объектов придорожного сервиса	898	944	951	1017	1091	1241	1340
Товарооборот в дейст. ценах (млрд р.)	1179	1388	1856	1745	2347	4788	8870
Товарооборот в сопост. ценах (млрд р.)	1179	1238	1461	1248	1527	1493	2271
Индекс потребительских цен	1	1,121	1,133	1,101	1,099	2,087	1,218



Рисунок 1 — Формы и методы государственной поддержки инвесторов

дач 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.

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 положительно-го 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 разработок в области теории развития транспортной инфраструктуры, нормативно-правовых и программных документов, регламентирующих цели и механизм развития отрасли, предложена система социально-экономических приоритетов функционирования инфраструктуры придорожного сервиса, к которым относятся:

1. Развитие и модернизация дорог, формирующих международные транспортные коридоры № II и № IX [4, с. 8]. На второй европейской конференции по транспорту, состоявшейся на острове Крит в 1994 г., были определены девять панъевропейских транспортных коридоров. Два из них пересекают территорию Республики Беларусь — коридор № II «Берлин — Варшава — Минск — Москва — Нижний Новгород», коридор № IX «Хельсинки — Москва — Киев — Кишинев» и его ответвление — № IXB «Калининград — Вильнюс — Минск — Киев — Кишинев».

Автомобильная дорога М 1/Е-30 Брест — Минск —

граница Российской Федерации является участком трансъевропейского транспортного коридора № II, соединяющего Германию, Польшу, Беларусь и Россию. Этот транспортный коридор имеет приоритетное значение в связи с большим количеством проходящих по нему торговых потоков между Востоком и Западом.

Автомобильная дорога М8/Е-95 граница Российской Федерации — Витебск — Гомель — граница Украины пересекает территорию республики с севера на юг и является участком трансъевропейского транспортного коридора IX, который соединяет Финляндию, Литву, Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию и Грецию. Ответвление этого коридора IX Б обеспечивает выход из областей Восточной Украины и Центральной России к морским портам Клайпеды, Вентспилса и Калининграда.

2. 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 транспортных-пересадочных узлов в местах пересечения различных видов пассажирского транспорта и ключевых направлений [2, с. 50].

3. Увеличение и модернизация парка подвижного состава [4, с. 8]. Увеличение производственных и ремонтных мощностей внутри страны. Расширение парка подвижного состава. Создание центров по техническому обслуживанию техники белорусского производства в ЕЭП. Стимулирование создания сервисных центров на территории Беларуси для обслуживания автомобилей зарубежного производства (возможно создание налоговых стимулов для развития сети сервисных центров). Привлечение международных финансовых институтов для развития системы финансового лизинга. Государственное софинансирование (государственные гарантии по кредиту, льготные кредиты, субсидирование процентных ставок по кредитам и т.д.).

4. Развитие сети транспортно-логистических центров [6]. Создание компании-интегратора на ба-

зе СЗАО «Белорусская транспортная компания» с использованием опыта и потенциала ассоциации международных автоперевозчиков (БАМАП) для комплексного оказания услуг на всем маршруте и предложения маршрута одним пакетом. Повсеместное внедрение современных логистических процессов.

5. 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.

6. Развитие системы информирования населения и туристов о работе системы общественного транспорта. Для повышения мобильности населения и роста туристического потока необходимо максимально упростить пользование пассажирским транспортом и внедрить единую электронную систему оплаты проезда на различных видах транспорта. Единая электронная система оплаты проезда имеет ряд преимуществ:

- позволяет использовать единый «электронный кошелек» для оплаты любого вида транспорта, в т.ч. на пригородных направлениях;

- упрощает пользование общественным транспортом;

- повышает привлекательность общественного транспорта, так как деньги на счете «не сгорают»;

- деньги на счете служат бесплатным кредитом для транспортных компаний;

- позволяет оптимально загрузить общественный транспорт за счет автоматически действующей системы скидок.

7. Формирование открытой информационной среды, что обеспечивает игрокам рынка доступ к информации о прогнозируемых грузопотоках и пассажиропотоках. 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 (например, *plv vision vissum*) [2, с. 122];

- 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;

- внедрение SAAS. Предложение автоматизированных систем в форме аренды приложений (SAAS — *software as a service*), в особенности для малого и среднего бизнеса, что позволит избежать вложений в разработку и эксплуатацию собственных систем, перейдя к использованию типовых, заранее интегрированных решений на условиях ежемесячных арендных платежей;

- создание единого портала транспортной отрасли Республики Беларусь (как для транспортных и логистических компаний, так и для конечных потребителей услуг), внедрение новых сервисов (сквозные билеты, *e-freight*, электронная цифровая подпись, мониторинг и др.). Цель проекта *e-freight* — заменить бумажное оформление авиагрузов электронным.

- переход на юридически значимый электронный документооборот с использованием электронной цифровой подписи при взаимодействии компаний транспортной отрасли между собой, с клиентами и государственными органами.

8. Внедрение процессного подхода в транспортно-логистическом секторе. Внедрение технологий управления и совершенствования бизнес-процессов для мониторинга, анализа и оптимизации бизнес-процессов, затрагивающих несколько различных участников рынка (программное обеспечение *Business Studio* для автоматизации бизнес-процессов).

Реализация на практике вышеизложенных приоритетов развития инфраструктуры придорожного сервиса потребует крупных капиталовложений. Поэтому необходимо предусмотреть различные формы государственной поддержки инвесторов. Например, финансовая поддержка — денежное участие государства в проектах государственных гарантий или же налоговых льгот. В Республике Беларусь существует ряд банков, уполномоченных обслуживать государственные программы по развитию придорожного сервиса и его инфраструктуры: ЗАО «Акционерный коммерческий Банк «Белпросбанк», ЗАО Банк ВТБ (Беларусь), ОАО «Белагропромбанк», ОАО «Белвнешэкономбанк», ОАО «Белинвестбанк», ОАО «Белпромстройбанк», ОАО «Сберегательный банк «Беларусбанк», ОАО «Приорбанк» и др.

Заключение

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 автотранспортчиков и других пользователей автодорог о существующей сервисной инфраструктуре на базе национального портала транспортной отрасли Республики Беларусь.

3. Внедрение автоматизированных систем управления инфраструктурой придорожного сервиса (например, на основе программы *Ptv vision vissum*). Предоставление консультаций и рекомендации по планированию размещения новых объектов придорожного сервиса.

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

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

Литература / References

1. Департамент «Белавтотор». Придорожный сервис. Официальный сайт [Электронный ресурс]. — 2013. — Режим доступа: <http://belavtodor.belhost.by/roadside>. — Дата доступа: 05.03.2013.
2. Department "Belavtodor". Pridorozhnyy servis. Ofitsialnyy sayt [Electronic resource]. — 2013. — Mode of access: <http://belavtodor.belhost.by/roadside>. — Date of access: 05.03.2013.
3. Енин, Ю.И. Формирование концептуальных основ стратегии развития системы придорожного сервиса в Беларуси / Ю.И. Енин, Н.А. Подобед // БЭЖ. — 2011. — № 3. — С. 118–128.
4. Enin, Y.I. Formirovaniye kontseptualnykh osnov strategii sistemy pridorozhnogo servisa v Belarusi / Y.I. Enin, N.A. Podobed // BEZh. — 2011. — № 3. — P. 118–128.
5. Инвестиционный кодекс Республики Беларусь. Официальный сайт [Электронный ресурс]. — 2013. — Режим доступа: <http://etalonline.by>. — Дата доступа: 08.05.2013.
6. Investitsionnyy kodeks Respubliki Belarus. Ofitsialnyy sayt [Electronic resource]. — 2013. — Mode of access: <http://etalonline.by/>. — Date of access: 08.05.2013.
7. Основные положения программы социально-экономического развития Республики Беларусь на 2011–2015 годы // Республика. — 2010. — 11 ноября. — С. 5–8.
8. Osnovnyye polozheniya proghrammy sotsialno-ekonomicheskogo razvitiya Respubliki Belarus na 2011–2015 gody / Respublika. — 2010. — 11 noyabrya. — P. 5–8.
9. О работе объектов придорожного сервиса Республики Беларусь за 2011–2012 г. — Минск: М-во статистики и анализа Респ. Беларусь, 2012. — 29 с.
10. O rabote obyektovpridorozhnogo servisa respubliky Belarus za 2011–2012 g. — Minsk: M-vo statistiki i analiza Resp. Belarus, 2012. — 29 p.
11. Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года: постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 29 авг. 2008 г. № 1249 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. 2008 г., № 223. — 5/28285.
12. Programma razvitiya logisticheskoy sistemy Respubliki Belarus na period do 2015 goda: postanovleniye Soveta Ministrov Resp. Belarus. — 2008. — № 253. — 5/28285.
13. 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.
14. Podobed, N.A. Formirovaniye pridorozhnogo servisa v Respublike Belarus / N.A. Podobed; pod nauch. red. Y.I. Enina. — Minsk: Pravo i ekonomika, 2010. — 109 p.
15. Статистический справочник: Беларусь в цифрах. — Минск, 2013. — 97 с.
16. Statisticheskiy spravochnik: Belarus v tsifrakh. — Minsk, 2013. — 97 p.