

тилетий: На территории Республики Беларусь существует лишь одна структура, наделенная схожими функциями, - Брестский трансграничный инфоцентр. Как правило, государства проявляют интерес к деятельности таких организаций, т. к. они содействуют политическому диалогу и стабильности в целом.

Литература

1. Соколов Э.Г. Внешнеэкономические связи региона. – Брест: Академия, 2005.- 180 с.
2. Субрегиональное сотрудничество перспективы белорусских еврорегионов. Материалы международной научной конференции.- Мн.: ЮНИПАК, 2005. - 124 с.

УДК 339.9 (075.8)

Трифонюк П. Н.

Научный руководитель: доц., к.т.н. Ерошенко Е. И.

РАЗВИТИЕ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

В последнее время в нашей стране большое внимание уделяется развитию отрасли туризма. Однако стратегия развития туристического бизнеса, привлечения иностранного капитала в эту отрасль подразумевает не только строительство новых гостиниц и восстановление культурных памятников. Инфраструктура туризма немислима без создания развитой сети отличных дорог и придорожного сервиса.

Белорусский придорожный сервис насчитывает 1000 лет. Еще в эпоху существования древних княжеств подданные должны были обеспечивать ночлег и питание для князя и его дружины во время их передвижений. Начиная с 12 века, на белорусских землях ведется строительство корчем – более “демократичной” формы дорожного постоа. Расширение этой формы сервиса относится к 15–17 вв., когда в государстве расцветает внутренняя и международная торговля. А в начале 19 века с устройством почтовых дорог с системой транспортных сообщений строились почтовые станции, фактически являющиеся дорожными комплексами, которые включали в себя различные объекты дорожной инфраструктуры: гостиницы, комнаты для ямщиков, смотрителя, конюшни, сараи для экипажей, а также другие хозяйственные постройки.

20 век с его массовой автомобилизацией перевернул все представления о транспортных сообщениях, туризме и придорожном сервисе. Фактически именно доступность, экономическая целесообразность сделали путешествия по дорогам привлекательными, удобными и массовыми.

Развитые страны, куда автомобилизация пришла раньше нас, вплотную занялись организацией дорожного сервиса уже в середине 20 века. Белорусская массовая автомобилизация насчитывает всего 10 - 15 лет. Именно в этот период количество автомобилей в стране практически утроилось: от 0,9 млн. до почти 3 млн. Особенностью для нашей страны является то, что пассажиропоток и туристская составляющая еще относительно невелики, а на международных трассах автотранспортные сообщения имеют преимущественно грузовой характер.

Естественно, учитывая, что через Беларусь лежит кратчайший путь из Европы в Россию и обратно, он вполне может оправдать затраты на создание развитой придорожной инфраструктуры и обеспечить надежные доходы инициаторам этого дела и государственной казне. Однако, по мнению экспертов, отечественный придорожный сервис сегодня не развивается.

В чем причина? Ведь на сегодняшний день обеспеченность объектами придорожного сервиса на весьма высоком уровне! На автомобильных дорогах Республики Беларусь функционирует 1121 платных объектов придорожного сервиса (350 автозаправочных станций, 508 пунктов питания, 95 пунктов постоа, 105 станций технического обслуживания, 63 охраняемые стоянки).

Табл.1 Обеспеченность дорог Беларуси основными объектами придорожного сервиса

Объект придорожного сервиса	Количество	Обеспеченность
1	2	3
Пункт питания	508	92 %
АЗС	350	76 %
СТО	105	66 %
Пункт поста	95	94 %

Источник: собственная разработка на основе данных сайта <http://www.belarustourism.by>

Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 6 апреля 2006 г. № 468 утверждена Программа «Дороги Беларуси» на 2006 – 2015 годы, которая включает задание, программные проекты и мероприятия по дальнейшему развитию придорожного сервиса. В результате количество объектов придорожного сервиса в 2015 г. увеличится и будет соответствовать нормам Европейского соглашения о международных автоперевозках (СМА) и соглашению о трансъевропейской автомагистрали (ТЕМ).

Табл.2 Соотношение расстояний между объектами придорожного сервиса, км

Нормы обеспеченности	Пункт питания	АЗС	СТО	Пункт поста
Европы	30-50	20-50	50-100	100-200
Беларуси	30	39	70	124

Источник: собственная разработка на основе данных сайта <http://www.belarustourism.by>

Так, по магистрали М1 все эти показатели уже достигнуты. На отрезке московской трассы работает 40 АЗС, строится 5, обеспеченность – 150%; АГЗС – в 2005г. не было вообще, сейчас уже несколько появилось, работают 12 СТО, строятся еще 3, обеспеченность – 125%; мойки – работают 7, работают 9 пунктов поста, строится 1, обеспеченность – 167%. Пункты питания показывают наилучшие показатели: действуют 69, строятся 10 – 395% обеспеченности; охраняемые стоянки – работают 27, строятся 5 – 267%; площадки для отдыха: 114 есть, 1 строится, 280% обеспеченности.

Следует обратить внимание на то, что кроме слова «объект» за этими цифрами должно стоять еще одно, самое главное, «сервис». И Беларусь должна стремиться не только к выполнению европейских норм по количеству, но и по качеству. Недавно был проведен социологический опрос, согласно которому 58% водителей не удовлетворены количеством пунктов питания на дорогах, 71% – количеством существующих на дорогах станций технического обслуживания. В стране явно не хватает первоклассных комплексных придорожных сервисных объектов – даже на АЗС не часто можно выпить чашку кофе.

Поэтому дальнейшее развитие придорожного сервиса возможно только в том случае, если при создании будь-то кафе или пункта поста в первую очередь будут получены ответы на вопросы: «Для кого этот объект создается?», «Какие проблемы он сможет решить?», «При каких условиях возможна его прибыльность?».

А чтобы это сделать, необходимо обратить внимание на следующие особенности белорусского рынка:

1. Невысокая интенсивность движения

Считается, что рентабельность объектов придорожного сервиса обеспечивается при интенсивности движения более 8 тыс. автомобилей в сутки. В Беларуси средневзвешенная интенсивность на магистральных дорогах составляет 3 – 4 тыс. машин, на загруженных трассах в общей сложности – 5 – 6 тыс. Хотя есть участки, где поток больше (около Бреста – 13 тыс.).

2. Низкая привлекательность для инвесторов

Уровень привлекательности у сферы придорожного сервиса для инвесторов весьма невелик. К примеру, за последние два года дорожные предприятия выдали 560 технических условий на размещение объектов сервиса, но построено из них было только 118, то

есть 21%. Наибольший интерес инвесторов вызывают дороги республиканского значения, а также участки возле больших городов, т. к. срок окупаемости инвестиций в объект придорожного сервиса в связи с невысокой интенсивностью движения значительно выше срока окупаемости аналогичного объекта, расположенного в населенном пункте. Кроме этого, построить современный крупный комплекс - заправка, кафе, СТО, магазин - учитывая значительные капиталовложения, может ограниченный круг белорусских инвесторов.

3. Недостаточная поддержка частных предпринимателей со стороны государства. Частные предприниматели выборочно подходят к организации бизнеса в сфере придорожного сервиса, хоть им и принадлежит 66% объектов этой отрасли. В большей степени строят госпредприятия, потому что на это выделяется финансирование.

4. Высокие цены по сравнению с соседними странами

В Беларуси более высокие цены, например, на топливо, питание, некоторые виды услуг. Проблема высоких цен заключается, в основном, в высоких налогах. Поэтому высокими ценами владельцы таких объектов пытаются как можно быстрее отбить вложенные средства. В итоге объекты придорожного сервиса теряют и без того немногочисленных клиентов.

5. Небольшой ассортимент товаров и услуг

Необходимое условие для развития придорожного сервиса - удовлетворение разнообразного спроса покупателя, т.к. уровень жизни потребителя постоянно возрастает. Если человек будет социально состоятельным, то он сможет покупать и в магазине, и на заправке.

6. Сложность регистрации бизнеса

Коммерсанту, который хочет построить на дороге объект придорожного сервиса, после получения технического условия, которое выдает Белавтодор в течение нескольких дней, необходимо получить согласие в райисполкоме, санэпидемстанции, МЧС, Комитете природных ресурсов и других инстанциях. Все это при хорошем стечении обстоятельств у потенциального инвестора занимает, по словам специалистов Белавтодора, не менее 1 года.

7. Славянский менталитет

Говоря о белорусском придорожном сервисе нельзя не учитывать менталитет славянского народа. Не в его привычке заглядывать в те же кафе на пути, многие предпочитают "собойки", да и "проскочить" всю Беларусь с запада на восток можно, что называется, за один "присест" [9]. Конечно, умалять недостатки белорусского придорожного сервиса никто не собирается, однако и однозначно говорить о том, что одно лишь плохое качество обслуживания, высокие цены, бюрократическая волокита, недостаточная обеспеченность белорусских дорог пунктами питания, АЗС, СТО и др. объектами являются основными причинами упадка отечественного придорожного сервиса нельзя.

Очевидно, что вышеперечисленные причины тормозят развитие придорожного сервиса в нашей стране, однако нельзя не согласиться, что хотя устроенность дорог способствует повышению привлекательности маршрута, но всё-таки это вторичный фактор, в особенности, если говорить о движении большегрузных автомобилей.

В 2005 году через Беларусь проследовали транзитом почти 370 тысяч зарубежных грузовиков. За пользование нашими дорогами, терминалами, разнообразными сервисными центрами иностранцы уплатили десятки миллионов долларов, сформировав львиную долю суммы в 110 миллиардов рублей, которую в 2005 году дал придорожный сервис.

Однако в последнее время в силу ряда причин наблюдается тенденция если не к уменьшению, то к совсем незначительному росту объемов транзита по территории нашей республики. И это не может не настораживать: белорусский придорожный сервис в отличие от американского, где путешествия по стране на автомобиле носят массовый характер, в основном держится на дальнобойщиках.

Но если речь идет о туристах, особенно иностранных, то качество обслуживания на дороге может стать одним из факторов, который может помочь сформировать устойчивый интерес к нашей стране. Это один из возможных путей увеличения рентабельности

отрасли белорусского придорожного сервиса. Как показал проведенный Национальным агентством по туризму опрос, интурист оставляет в Беларуси 70-200 USD, в Литве - в 2 раза больше, в Польше - в 4 [9].

Конечно, пока что в Беларуси нет реальных турпотоков из-за границы. Но они будут, если мы научимся принимать туристов. И объекты придорожного сервиса в этом плане могут стать «лицом», показателем экономического развития Беларуси. Но всё же пока говорить о получении прибыли от интуристов сложно. Ни в местах, куда прибывают туристы, ни по близости зачастую нет ни ресторанов, ни кафе с национальной кухней, ни лотков с сувенирами.

Однако для поднятия качества объектов белорусского придорожного сервиса на европейский уровень необходимы и время, и деньги.

Туризм – не реализм, а импрессионизм. Здесь важно впечатление. И многое можно исправить с помощью изящно составленных программ, предусмотрением даже, на первый взгляд, незначительных мелочей. Консолидация придорожного сервиса и туризма - необъятный простор возможностей, сфера для воплощения новых идей, и с экономической точки зрения, естественно, получения прибыли для обеих отраслей [11].

Например, турагентству не составит особых проблем договориться с одним из придорожных кафе, находящемся по маршруту группы, об обеде на определенное количество человек (а ведь несколько лет назад при более высокой посещаемости, залы придорожных пунктов питания и строились из расчета 40 посадочных мест - чтобы можно было остановиться и покормить целый автобус). Ведь что может привлечь посетителя? Тематическая музыка и видео, этнографическое питание, сооружения, стилизованных под старину (ведь евроремонт уже через пару лет никого не удивит), чистота и аккуратность прилегающей территории и фасада самого здания, эстетичность объекта, красивое оформление, создающее атмосферу праздника, безопасность, удобство въезда и выезда, яркое освещение, возможность купить на память поделки, сувениры, характерные для данной местности - это лишь немногие составляющие из возможного спектра услуг, которые могли бы оказываться тургруппе объектами придорожного сервиса.

Естественно, что не каждую группу можно провести по следующему плану. Однако если посмотреть статистику, то за 2005 год Беларусь с туристическими целями посетили более 90 тыс. туристов. Довольно большую долю в этой цифре занимают транзитники, люди находящиеся в Беларуси проездом. При остановках на заправках, площадках для отдыха, пунктах питания они, возможно, и не планируют покупку сувениров и посещение находящихся поблизости достопримечательностей, знаменитых объектов белорусской истории. Но ведь это посещение можно проиницировать, заинтересовать проезжающего мимо туриста. Билборды, плакаты, указатели вдоль дороги, флаеры, карты дорог Беларуси с отмеченными на них достопримечательностями, их фотографии, раздаваемые в объектах придорожного сервиса – всё это может побудить иностранного гостя немного отклониться от своего курса, и ненадолго заглянуть в местечки, где история оставила свой след. Конечно, это требует развитой инфраструктуры. Немногие захотят с асфальтовой трассы свернуть на ухабистую проселочную дорогу вне зависимости от того, куда она ведет. Кроме увеличения доходности, развитие придорожного сервиса может повлечь за собой и ряд социальных эффектов:

1. Создание новых рабочих мест, особенно в сельских районах и малых городах.
2. Возрождение белорусской культуры и ремесел.
3. Улучшение имиджа страны в глазах иностранцев и соотечественников.
4. Развитие смежных секторов экономики – туризм, производство сувениров, торговля, полиграфия.
5. Возрождение интереса к еще сохранившимся памятникам архитектуры и искусства, возможное их восстановление.

Беларусь многое может показать зарубежным гостям. Нужно только наладить привлекательную для путешественника работу этой инфраструктуры.

Литература

1. «Экономическая газета», №35(853) от 17.05.2005
2. «Экономическая газета», №56(974) от 21.07.2006
3. «Экономическая газета», №83(1001) от 24.10.2006
4. «Автобизнес - Weekly», № 23 (523) от 8.06.2006
5. <http://www.afn.by/>, 17.03.2007
6. <http://www.belarustourism.by/>, 24.03.2007
7. <http://www.ais.by/>, 17.03.2007
8. <http://www.oko.by/>, 18.03.2007
9. <http://www.neg.by/>, 11.03.2007
10. <http://www.economy-law.com/>, 17.03.2007
11. <http://www.tio.by/>, 17.03.2007
12. <http://www.kraina.by/>, 20.03.2007
13. <http://www.ng.by/>, 17.03.2007

УДК 339.924:061

Мальшева Т.М.

Научный руководитель: доц., к.э.н. Власюк Ю.А.

ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Проблема сбалансированного регионального развития и оказания помощи наиболее отстающим районам приобретает особое значение в условиях активизации интеграционных процессов. Принимая во внимание практический опыт, нельзя утверждать о нивелировании межрегиональных различий при сближении государств.

В целях оказания финансового содействия и реализации мероприятий в области политики регионального строительства созданы следующие основные инструменты Европейского Союза:

- Европейский фонд регионального развития (ERDF);
- Европейский социальный фонд (ESF);
- Европейский сельскохозяйственный фонд (EAGGF);
- Финансовый инструмент ориентации рыболовства (FIFG);
- специальный Фонд единства (поддерживает проекты в сфере экологии и транспорта в тех странах, где ВВП ниже 90% от среднего по ЕС). [1]

Создание и расширение инструментов содействия внутреннему развитию стран-членов ЕС проводится с середины 70-х гг. XX в. (В 1973 году учрежден Европейский фонд регионального развития (ERDF)). Четкие принципы деятельности фондов были обозначены в ходе радикальной реформы Структурных фондов 1989 г, в основу которой положено четыре основополагающих принципа:

- концентрации средств в наиболее нуждающихся регионах;
- программный, а не проектный подход;
- партнерство на всех уровнях: от национального до местного;
- совместном выделении средств из наднационального и национального бюджетов.

Основные подходы к осуществлению региональной политики раскрываются в следующих документах:

- Римский договор (Преамбула, 1957 г.).