

Н. В. Лацкевич (latsk@rambler.ru),
канд. экон. наук, доцент,
зав. кафедрой

С. А. Дещеня (deschenya@i-bteu.by),
канд. экон. наук, доцент

Д. А. Степаненко (stepan301076@tut.by),
ст. преподаватель

*Белорусский торгово-экономический
университет потребительской кооперации
г. Гомель, Республика Беларусь,*

НЕОБХОДИМОСТЬ СОЗДАНИЯ КОМПЛЕКСНОГО ПРИГРАНИЧНОГО ОБЪЕКТА ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА

В настоящее время актуальными являются задачи по созданию и развитию сети комплексных приграничных объектов придорожного сервиса, сочетающих в себе целый комплекс услуг, оказываемых повседневным участникам дорожного движения и туристам, включающий как услуги торговли и общественного питания, так и гостиничные, бытовые, страховые, транспортные и иные услуги.

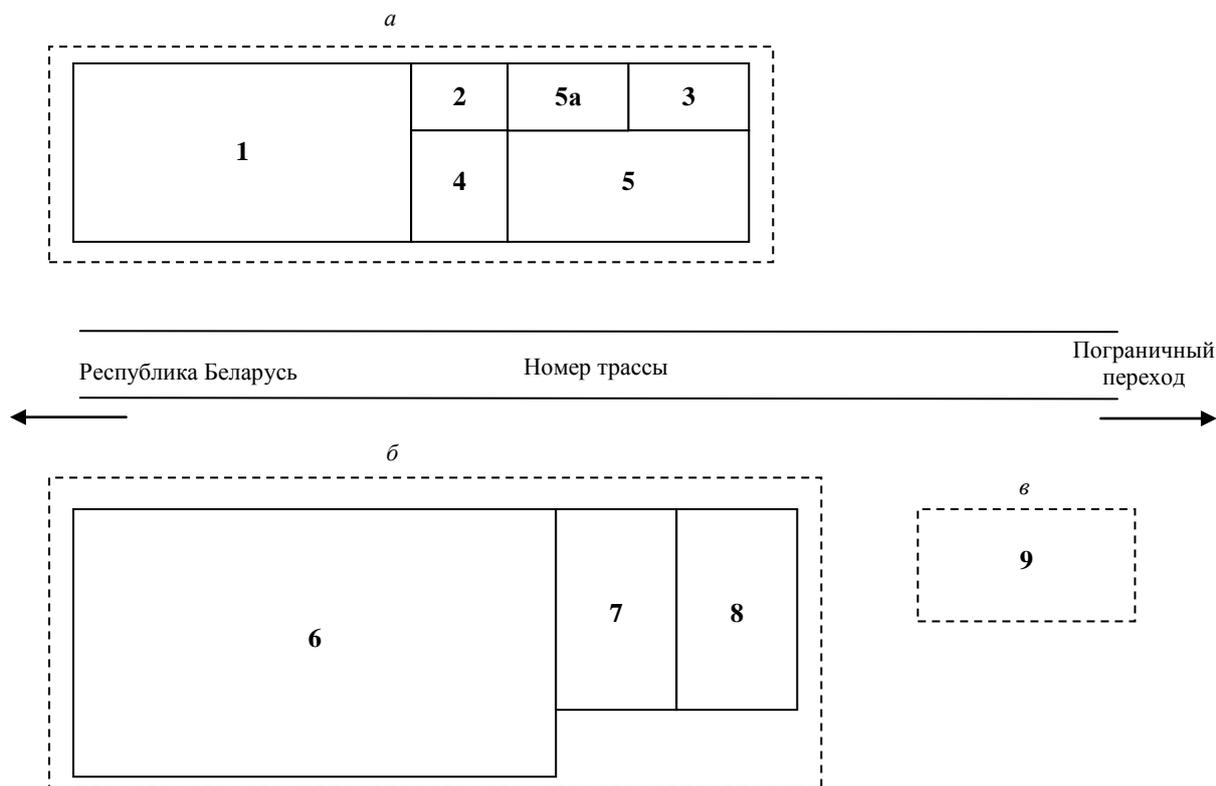
Now tasks of creation and development of a network of complex border objects of the roadside service combining the whole complex of services, rendered to daily participants of traffic and the tourists, including both services of trade and public catering, and hotel, household, insurance, transport and other services are actually demanded.

На протяжении последнего десятилетия в Республике Беларусь интенсивно развивается сфера услуг. Некоторые виды деятельности и социально-экономические явления в сфере услуг оказывают существенное влияние на развитие культурных, деловых, экономических связей в стране. К таким явлениям можно отнести и придорожный сервис. В соответствии со своим геополитическим положением Республика Беларусь может рассматриваться как транзитная территория. Это одно из конкурентных преимуществ нашей страны в мировой экономике. Для эффективного использования возможностей транзитной территории страны необходимо наличие и эффективное функционирование инфраструктуры придорожного сервиса.

Приграничье – лицо страны, поэтому на сегодняшний день важным моментом является благоустройство приграничных объектов придорожного сервиса. По состоянию на 1 мая 2014 г. в стране действует 25 пограничных переходов, при этом на них отсутствуют объекты с комплексным подходом к оказанию широкого спектра услуг. Основной задачей данных объектов станет оказание комплекса услуг участникам дорожного движения и туристам, а сопутствующей задачей – организация дополнительно в пределах страны не менее 750 рабочих мест.

Состав типового комплексного приграничного объекта придорожного сервиса должен быть следующий: мотель, кафе-бар, магазин, мини-станция технического обслуживания (мини-СТО), включая мойку, пункт обмена валют, пункты страховых услуг и автостоянка.

Примерная схема размещения типового комплексного приграничного объекта придорожного сервиса представлена на рисунке 1.



Условные обозначения:

- a* – 1-й элемент проекта (6 – автостоянка, 7 – мини-СТО, 8 – мойка);
- б* – 2-й элемент проекта (9 – здание для оказания услуг по обмену валют и страховых услуг);
- в* – 3-й элемент проекта (1 – мотель, 2 – складское помещение, 3 – администрация, 4 – магазин, 5 – кафе-бар, 5а – кухня)

Рисунок 1 – Типовая схема размещения комплексного приграничного объекта придорожного сервиса

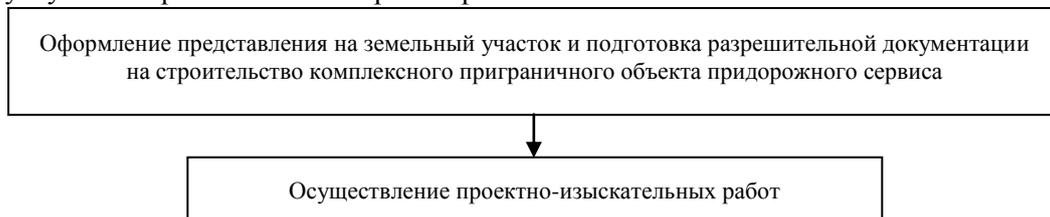
Этапы создания комплексного приграничного объекта придорожного сервиса приведены на рисунке 2.

Виды экономической деятельности, которые будет выполнять типовой комплексный приграничный объект придорожного сервиса, должны быть следующие:

- техническое обслуживание и ремонт автомобилей;
- розничная торговля в неспециализированных магазинах;
- предоставление услуг гостиницами;
- предоставление услуг ресторанами;
- денежное посредничество;
- страхование.

Соответственно, предлагаемые услуги составят типовой ассортимент:

- техническое обслуживание легковых автомобилей;
- ремонт легковых автомобилей;
- услуги мотелей;
- оказание услуг по кассовому обслуживанию клиентов;
- услуги розничной торговли;
- услуги питания;
- услуги по реализации кулинарной продукции;
- услуги по денежному посредничеству;
- услуги по страхованию жизни;
- услуги по страхованию автотранспорта.



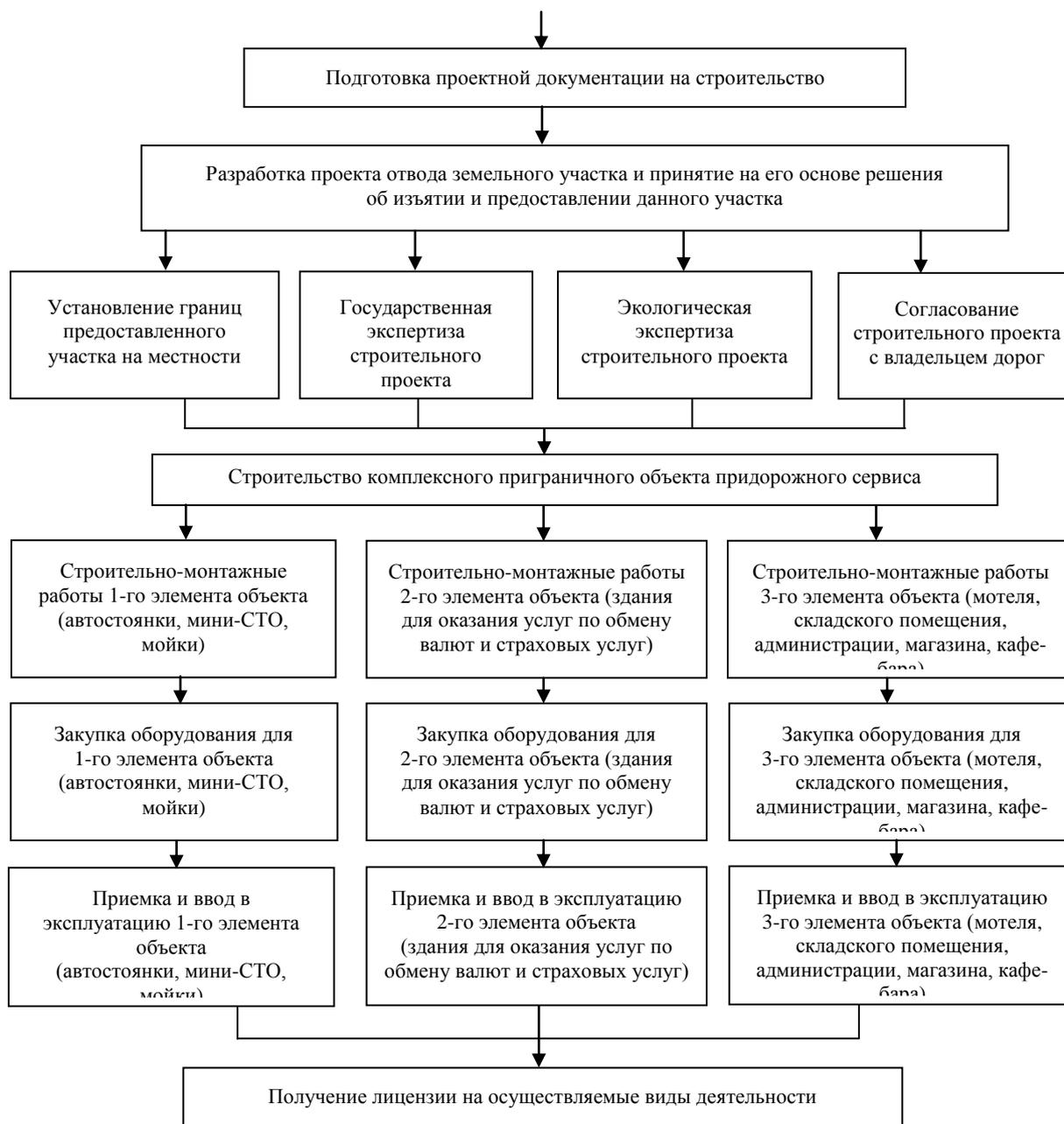


Рисунок 2 – Этапы создания комплексного приграничного объекта придорожного сервиса

При этом создается в каждом типовом комплексном приграничном объекте придорожного сервиса не менее 30 дополнительных рабочих мест (рисунок 3).

Безусловно, встанет вопрос об инвесторах таких проектов. В настоящее время на условиях льготного государственного кредитования в сельской местности такими субъектами хозяйствования могут стать как организации потребительской кооперации, так иные коммерческие структуры – представители частного бизнеса. При этом на конкурсной основе на условиях аренды с возможностью последующего выкупа могут предлагаться такие помещения для организации работы, как пункт обмена валют и пункты страховых услуг. Также возможно прямое долевое участие различных юридических лиц в прямых инвестициях данного проекта.

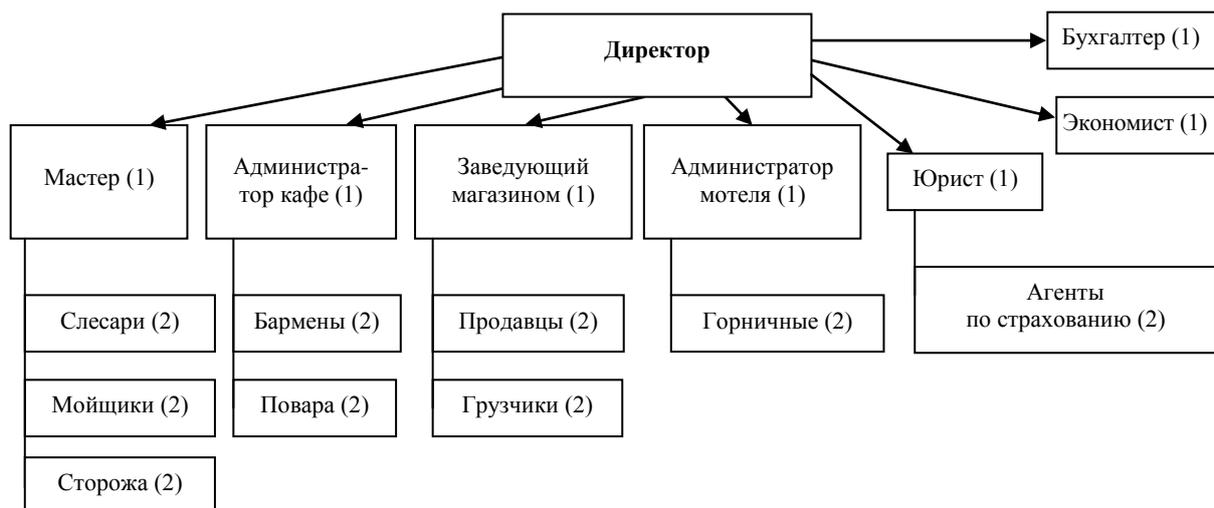


Рисунок 3 – Организационная структура управления комплексным приграничным объектом придорожного сервиса

Вместе с тем, социально-экономическая значимость создания таких комплексных приграничных объектов придорожного сервиса заключается в следующем:

- развитие сферы услуг в регионах страны в части придорожного сервиса;
- развитие малого и среднего предпринимательства;
- повышение конкуренции и на этой основе рост уровня и культуры обслуживания на дорогах Республики Беларусь;
- максимизация удовлетворения потребностей человека в пути.

Кроме того, создание и введение в действие комплексных приграничных объектов придорожного сервиса позволит обеспечить дополнительные источники формирования валового регионального продукта регионов страны.

Данные проекты предполагают привлечение прямых инвестиций на сумму не менее 1,5 млн долл. США, организацию 30 дополнительных рабочих мест. Создание комплексного приграничного объекта придорожного сервиса будет осуществляться в течение одного года, а срок окупаемости составит около двух лет.