

РАЗВИТИЕ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ: ПРЕИМУЩЕСТВА, ОГРАНИЧЕНИЯ, ПРИОРИТЕТЫ

В. О. Дербеева

*Гомельский государственный технический университет
имени П. О. Сухого, Беларусь*

Научный руководитель А. М. Бондарева, канд. экон. наук, доц.

Улучшение качества сервисного обслуживания пользователей автодорог является объективной необходимостью в условиях прогрессивного развития туризма, увеличения автомобилизации жителей Беларуси, роста транспортных перевозок грузов в транзитном сообщении по территории республики. В этой связи к объектам придорожного сервиса на сегодняшний день должны предъявляться повышенные требования по безопасности, качеству обслуживания, комфортабельности отдыха.

Под объектами придорожного сервиса понимаются капитальные строения (здания, сооружения), расположенные на придорожной полосе республиканских автомобильных дорог и предназначенные для обслуживания участников дорожного движения в пути следования (мотели, гостиницы, кемпинги, станции технического обслуживания, объекты торговли и общественного питания, мойки).

В настоящее время на республиканских автомобильных дорогах функционирует 331 автозаправочная станция, 151 газозаправочный пункт, 54 гостиницы, 47 моек, 79 охраняемых стоянок, 335 предприятий торговли, 444 пункта питания и 97 пунктов технического обслуживания [1].

Для строительства объектов сервиса в Беларуси имеются очевидные преимущества:

а) уже сформированная и стабильная нормативно-правовая база, которая регулируется крайне взвешено;

б) вмешательство государства в работу предприятий придорожного сервиса минимизировано;

в) ухудшение условий экономической деятельности предприятий придорожного сервиса не допускается;

г) установлены значительные налоговые и иные льготы для строительства объектов придорожного сервиса.

Наряду с преимуществами имеются ограничения возможного инвестирования в придорожный сервис:

а) для соблюдения интересов государства и решения социальных задач существуют некоторые ограничения по размещению объектов;

б) относительно невысокая интенсивность движения автотранспорта на республиканских дорогах на удалении от населенных пунктов;

в) вопросы выделения земельных участков связаны с работой районных властей в регионах, специалисты которых не всегда обладают актуальной информацией по вопросам развития придорожного сервиса;

г) с 2011 г. строительство любых объектов на землях для сельскохозяйственного назначения допускается в исключительных случаях по согласованию с Президентом Республики Беларусь;

д) при строительстве автозаправочных станций необходимо получение согласования концерна «Белнефтехим», проводящего единую политику в сфере бытовой деятельности в нефтепромышленном комплексе.

Помимо общих льгот, установленных Правительством Республики Беларусь для реализации инвестиционных проектов зарубежных партнеров на территории республики, имеются преференции, касающиеся строительства и реконструкции объектов придорожного сервиса на республиканских автодорогах. Указом Президента Республики Беларусь от 15 мая 2008 г. № 270 «О мерах по развитию придорожного сервиса» закреплены следующие льготы:

– освобождаются от земельного налога земельные участки, предоставляемые для строительства объектов придорожного сервиса и инженерной инфраструктуры к ним, в течение периода проведения проектных работ и осуществляемых в пределах нормативных сроков, определенных в проектной документации, строительных работ, а также земельные участки, занятые объектами придорожного сервиса, в течение двух лет после ввода таких объектов в эксплуатацию;

– освобождаются от обязательных отчислений в инновационные фонды, образуемые в соответствии с законодательством, организации, осуществляющие работы по строительству объектов придорожного сервиса и инженерной инфраструктуры к ним, в части себестоимости указанных строительных работ;

– строительство и реконструкция объектов придорожного сервиса и инженерной инфраструктуры к ним осуществляются без возмещения потерь сельскохозяйственного и лесохозяйственного производства, вызванных изъятием сельскохозяйственных земель и земель лесного фонда для целей, не связанных с ведением сельского и лесного хозяйства;

– коммерческим банкам, уполномоченным обслуживать государственные программы, предлагается предоставлять кредиты организациям и индивидуальным предпринимателям для строительства и реконструкции объектов придорожного сервиса и инженерной инфраструктуры к ним на срок до пяти лет по следующим ставкам:

1) по кредитам в белорусских рублях – в размере 2/3 ставки рефинансирования Национального банка;

2) по кредитам в иностранной валюте – в размере 8 % годовых [2].

Арендная плата не взимается за земельные участки, предоставленные для строительства объектов придорожного сервиса и инженерной инфраструктуры к ним, в течение периода проведения проектных работ и осуществляемых в пределах нормативных сроков, определенных в проектной документации, строительных работ, а также земельные участки, занятые объектами придорожного сервиса, в течение двух лет после ввода таких объектов в эксплуатацию.

Объекты придорожного сервиса освобождаются от обложения налогом на недвижимость в течение двух лет с даты ввода их в эксплуатацию. От налогообложения налогом на прибыль освобождается прибыль, полученная от реализации товаров (работ, услуг) на объектах придорожного сервиса, в течение пяти лет с даты ввода в эксплуатацию таких объектов.

Освобождаются от подоходного налога с физических лиц доходы плательщиков – индивидуальных предпринимателей, полученные от реализации товаров (работ, услуг) в объектах придорожного сервиса в течение пяти лет с даты ввода в эксплуатацию таких объектов.

Для инвесторов созданы благоприятные условия в части возможности использования существующих площадок для отдыха в качестве подъездов и парковки около планируемых объектов сервиса. При этом размещение объекта производится на землях, прилегающих к площадке и выделяемых местными исполнительными комитетами на правах долгосрочной аренды.

Владельцами республиканских автомобильных дорог обеспечивается строительство за счет средств республиканского бюджета переходно-скоростных полос и площадок для отдыха со стоянками для автотранспортных средств в местах, предусмотренных для размещения объектов придорожного сервиса третьего уровня генеральными схемами развития придорожного сервиса:

– при возведении, реконструкции и капитальном ремонте республиканских автомобильных дорог;

– в случае принятия облисполкомами в установленном порядке решения об отводе конкретному инвестору земельного участка для строительства объекта придорожного сервиса третьего уровня в таких местах (копия этого решения направляется владельцу республиканской автомобильной дороги) [3].

Основными приоритетами в развитии придорожного сервиса в Беларуси должны стать:

1. Стабильность и постоянство существующей нормативно-правовой базы, которая позволит создать условия для эффективной работы местных исполнительных и распорядительных органов и организаций Государственного комитета по имуществу при выделении земельных участков для строительства объектов придорожного сервиса. Только прозрачность и неизменность правил осуществления хозяйственной деятельности предприятий и предсказуемость ситуации на рынке оказания услуг придорожного сервиса позволяет привлечь дополнительное количество инвесторов в эту сферу.

2. Повышение качества работы с потенциальными инвесторами специалистов всех государственных организаций, задействованных в процедуре выделения земельных участков.

3. Привлечение в сферу придорожного сервиса иностранных компаний с их опытом и высокими стандартами обслуживания в целях создания конкуренции и, как результат, повышение качества оказываемых услуг.

4. Информирование автоперевозчиков и других пользователей автодорог о существующей сервисной инфраструктуре, а также предоставление консультаций и рекомендации по планированию размещения новых объектов придорожного сервиса.

Л и т е р а т у р а

1. Режим доступа: <http://belavtodor.belhost.by/roadside>.
2. Режим доступа: <http://belta.by/ru/articles/officially>.
3. Режим доступа: <http://pravo.levonevsky.org/text579.htm>.