

Сегодня, когда Интернет распространен фактически повсеместно, SMM располагает огромным набором инструментов для продвижения (по некоторым подсчетам, их более 100) [6]. SMM – это целенаправленная, продуманная рекламная компания ненавязчивого характера, но именно она дает ожидаемый (или сверхожидаемый) эффект.

SMM-мероприятия не имеют ничего общего со спамом, а посему не вызывают у пользователей негативных эмоций и раздражения. Напротив, правильно продуманный PR в социальных сетях вызывает интерес, привлекая и увлекая.

Рекламное воздействие SMM осуществляется мягко и неагрессивно, но при этом дает высокие результаты. Каждый этап, будь то мониторинг тем в социальных сетях или привлечение пользователей, имеет профессиональное воплощение и приносит стойкое укрепление позиций в социальной среде, а значит, непременно приводит к раскрутке бренда: он становится узнаваемым, и вокруг него формируются положительные образы. [7].

В целом, одними из основных преимуществ SMM являются широкий охват и возможность выбора целевой аудитории с очень высокой степенью точности, главнейшим же достоинством выступает высокая эффективность этой рекламной компании.

1. Ли, Ч. Взрывная Web-Волна. Как добиться успеха в мире, преобразенном интернет-технологиями / Ч. Ли, Дж. Бернофф. – М.: Альпина Паблишер, 2010. – 276 с.
2. Цахаев, Р.К. Основы маркетинга: учебник / Р.К. Цахаев, Т.В. Муртузалиева. – М.: Экзамен, 2012. – 448 с.
3. Вебер, Л. Эффективный маркетинг в Интернете. Социальные сети, блоги, Twitter и другие инструменты продвижения в Сети / Л. Вебер. – М.: КНОРУС, 2010. – 215 с.
4. МакКонелл, Б. Эпидемия контента. Маркетинг в социальных медиа / Б. МакКоннелл. – М.: АЛЬФА-КНИГА, 2008. – 234 с.
5. Халилов, Д. Маркетинг в социальных сетях / Д. Халилов. – М.: Манн, Иванов и Фербер, 2014. – 240 с.
6. SMM (Интернет-PR, Социальный Маркетинг) Мультиконттакт [Электронный ресурс]. – 2014. – Режим доступа: <http://www.multiconfact.ru/smm.php>. – Дата доступа: 14.03.2014.
7. Мониторинг тем в социальных сетях и PR в социальных сетях – инструменты SMM // Акрит [Электронный ресурс]. – 2014. – Режим доступа: http://www.acrit.ru/it_news/sotsialnye_seti/monitoring_tem_v_sotsialnykh_setyakh_i_pr_v_sotsialnykh_setyakh_instrumenty_smm. – Дата доступа: 29.03.2014.

ПРИДОРОЖНЫЙ СЕРВИС РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ: ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВА

Дворниченко В.В., канд. ист. наук, доцент,
Институт туризма Белорусского государственного университета физической культуры,
Республика Беларусь

Особенностью современного этапа развития индустрии гостеприимства является ориентация на расширение въездного туризма и внутреннего рынка туристических услуг. Решение этой задачи возможно при обязательном условии обеспечения высокого качества предоставления услуг предприятиями отрасли. Но не только: одним из важнейших компонентов повышения эффективности обслуживания гостей государства является и придорожный сервис.

Соответственно, необходимо, чтобы гостиничный сервис включал в себя целый комплекс услуг для туристов и являлся ключевым фактором, определяющим перспективы развития внутреннего и въездного туризма. Это и является в современных условиях важнейшей задачей индустрии гостеприимства Республики Беларусь.

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.

Достаточно вспомнить, что не только в республике, но и в СССР придорожная инфраструктура практически не развивалась: количество автомобилей было значительно меньшим, а ремонтные мастерские даже в городах считались огромным дефицитом.

Конечно, существовали государственные АЗС, но без каких-либо пунктов торговли. Немногочисленные муниципальные кемпинги, автостоянки, редкие объекты общественного питания да стихийные точки питания в мелких населенных пунктах трудно было отнести к качественному и необходимому сервису.

Первые упоминания о придорожном сервисе в белорусском законодательстве датированы уже далеким 1994 годом: Закон Республики Беларусь от 2 декабря «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности». Но этот документ не стал действенной программой по созданию реального и полноценного придорожного сервиса. Между тем страна, которая расположена на перекрестке европейских дорог, не может иметь плохое обслуживание в пути. Это – аксиома. И сегодня в Беларуси вопросу развития этой сферы уделяется существенное внимание. Более того, улучшение качества сервисного обслуживания пользователей автодорог является объективной необходимостью в условиях развития туризма, масштабной автомобилизации страны, роста транспортных перевозок грузов в транзитном сообщении. Поэтому к объектам придорожного сервиса сегодня предъявляются повышенные требования, как по безопасности, так и по качеству обслуживания.

Предыдущая национальная программа развития придорожного сервиса предусматривала, что к открытию успешно состоявшегося чемпионата мира по хоккею 2014 года придорожная инфраструктура Беларуси должна была соответствовать лучшим континентальным стандартам. И можно констатировать, что сделанное в данном направлении в определенной мере отвечает этому по насыщенности инфраструктуры и спектру предоставляемых услуг.

Но это в целом. Если же рассматривать предметно по областям, то здесь все еще имеются недоработки. Европейские стандарты предполагают, что на каждые 40 км автотрассы приходится не менее одного объекта придорожного сервиса с ожидаемым комплексом услуг (АЗС, автосервис, стоянка, розничная торговля, кафе, санитарные комнаты или мотель). Что же касается типичного белорусского объекта придорожного сервиса, то чаще всего это АЗС с небольшим магазинчиком. А если судить по такому критерию, как комплексность предлагаемых услуг и распределение объектов по территории страны, мы отстаем не только от Европы, но и от своих соседей – Украины и России.

Так, сегодня в Беларуси насчитывается около 500 объектов придорожного сервиса. Статистическая насыщенность автотрасс республики выглядит удовлетворительно, но, например, на участке Кобрин – Барановичи, протяженностью 70 километров, нет ни одного подобного предприятия.

В настоящее время ведется строительство и реконструкция еще почти 70 объектов, а по итогам 2014 года перед ответственными исполнителями в лице «Белнефтехима», облисполкомов, Минторга и Белкоопсоюза стояла задача ввести 48 объектов – АЗС, моек, СТО, гостиниц, охраняемых стоянок и пунктов питания.

Основными операторами придорожного сервиса в Беларуси являются «Белнефтехим», Белкоопсоюз, предприятия коммунальной собственности, находящиеся в ведении облисполкомов. Всем им предложено искать инвестиции для развития придорожной инфраструктуры. Оптимальным решением считается привлечение в республику крупного сетевого оператора из Европы.

Существенным импульсом для достижения поставленной цели служит целый ряд льгот, определенных Указом Президента № 270 от 15 мая 2008 года, а также особенной частью Налогового кодекса Республики Беларусь, а именно:

- прибыль, полученная от реализации товаров (работ, услуг) на объектах придорожного сервиса, в течение пяти лет с даты ввода в эксплуатацию таких объектов освобождается от налогообложения налогом на прибыль;

- 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 земельного налога;

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

- строительство объектов придорожного сервиса и инженерной инфраструктуры к ним осуществляется без возмещения потерь сельскохозяйственного и (или) лесохозяйственного производ-

ства, вызванных изъятием сельскохозяйственных земель и земель лесного фонда для целей, не связанных с ведением сельского и лесного хозяйства.

Кроме того, банкам, уполномоченным обслуживать государственные программы, предложено предоставлять кредиты организациям и индивидуальным предпринимателям для строительства и (или) реконструкции объектов придорожного сервиса и инженерной инфраструктуры к ним 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 размер 8 процентов годовых. Компенсация банкам потерь от представления таких кредитов производится путем уменьшения суммы подлежащего уплате банками налога на прибыль.

Безусловно, данные льготы и преференции позволят привлечь в данный вид деятельности как предпринимателей, так и зарубежных инвесторов. Кроме того, успешному развитию данного направления способствует солидная правовая база:

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

2. Положение о порядке размещения, архитектурного оформления и оборудования объектов придорожного сервиса и на автомобильных дорогах общего пользования, утвержденное Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 10 сентября 2008 г. № 1326 «О некоторых вопросах размещения объектов придорожного сервиса» (в ред. постановления Совета Министров от 16.03.2011 № 321).

3. Указ Президента Республики Беларусь от 15 мая 2008 г. № 270 «О мерах по развитию придорожного сервиса» (в редакции Указа Президента Республики Беларусь от 23.01.2009 № 53).

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 «О внесении изменения в постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 31 декабря 2010 г. № 106».

В настоящее время планируется решить один из самых наболевших вопросов – санитарный. В первую очередь предстоит проведение инспекции магистральных автодорог, входящих в международные транспортные коридоры. По ее результатам будут определены места и количество установки малых благоустроенных туалетов и больших туалетов для обслуживания туристических групп и график строительства. Решение проблемы «девочки – направо, мальчики – налево» не только благоприятно отразится на имидже нашей страны, но и банально сделает леса чище.

Существенная деталь: при строительстве новых объектов придорожного сервиса на дорогах с разделительной полосой барьерное ограждение в пределах переходно-скоростных полос будет построено за счет республиканского бюджета. Ранее это должен был обеспечить владелец объекта сервиса.

В Минтрансе признают, что нежелание предпринимателей идти в «придорожный» бизнес не в последнюю очередь связано с бюрократическими проволочками. В различных инстанциях необходимо согласовывать документацию, касающуюся места размещения объекта сервиса, его архитектурно-дизайнерского оформления. На выдачу технических условий на разработку проектно-сметной документации иногда уходят месяцы, а то и годы. Такое выдерживают не все. После многочисленных хождений в согласующие органы потенциальные организаторы придорожного сервиса отказываются заниматься этим бизнесом.

Но, как бы там ни было, планируется, что будет введено в эксплуатацию 100 новых объектов питания.

1. Дворниченко, В.В. Безопасность, санитарно-эпидемиологические нормы и правила в индустрии размещения: учеб.-метод. пособие / В.В. Дворниченко. – Минск: БГУФК, 2014. – 110 с.

2. Дворниченко, В.В. Организация обслуживания туристов в средствах размещения / В.В. Дворниченко. – Минск: БГУФК, 2015. – 91 с.

3. Дворниченко, В.В. Туризм и право, глазами историка / В.В. Дворниченко // ОТЕЛЬ. – 2001. – № 2 (31). – С. 62–67.

4. Дворниченко, В.В. Гостиница на колесах / В.В. Дворниченко // ОТЕЛЬ. – 2001. – № 9 (37). – С. 76–79.

5. Дворниченко, В.В. Пансион в автотехцентре / В.В. Дворниченко // ОТЕЛЬ. – 2001. – № 10 (39). – С. 76–77.

6. Режим доступа: <http://belavtodor.belhost.by>.

7. Режим доступа: <http://www.pravo.by>.