

показать сохранность культурно-исторического и духовного наследия нашего народа, что является показателем его миролюбия и веротерпимости, символом миротворческой миссии Беларуси.

Таким образом, к направлениям развития религиозного туризма в Беларуси на основе анализа актуального состояния и ориентиров, заложенных в программе «Беларусь гостеприимная» нами отнесены следующие:

- расширение репертуара предложений – диверсификация туристического продукта;
- совершенствование инфраструктуры вблизи объектов религиозного туризма;
- использование кластерного подхода в организации сопроводительных сервисов.

1. Инвестирование в культурное разнообразие и диалог между культурами [Электронный ресурс] Всемирный доклад Юнеско. – UNESCO 2010. – Режим доступа: <http://unesdoc.unesco.org/images/0018/001847/184755r.pdf>. – Дата доступа: 10.11.2016.

2. Биржаков, М.Б. Правовые основы и методы регулирования паломнического туризма: справочник / М.Б. Биржаков. – СПб.: ОЛБИС, 2013. – 287 с.

3. Христов, Т.Т. Религиозный туризм / Т.Т. Христов. – М.: Академия, 2009. – 288 с.

4. Паломничество. Словарная статья [Электронный ресурс] / Академик: словари. – Режим доступа: http://humanities_dictionary.academic.ru/4743/Паломничество. – Дата доступа: 12.10.2016.

5. Официальный сайт Белорусской Православной Церкви [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.church.by>. – Дата доступа: 13.11.2016.

ПРИДОРОЖНЫЙ СЕРВИС РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ: ПРОБЛЕМЫ, ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Игнатъева Т.Н., канд. мед. наук, доцент,

Бурый Д.Н.,

Институт туризма Белорусского государственного университета физической культуры,
Республика Беларусь

Ещё с самого начала зарождения торговли и туризма была многие путники, караваны, повозки нуждались в еде, воде, ночлеге и обслуживании. Все это повлекло за собой развитие такого вида деятельности как придорожный сервис. На протяжении многих столетий он улучшался, модернизировался и теперь любой уставший от дороги турист или водитель может практически на любом участке пути восполнить все необходимое для дальнейшего удобной поездки. Однако не везде уровень развития придорожного сервиса одинаков. Где-то объектов придорожного сервиса сплошь и рядом, а где-то придется поднапрячься, чтобы найти элементарную заправочную станцию.

В эпоху глобальной торговли проблема развития этой отрасли как никогда остра, поэтому любая страна для успешного экономического развития должна ставить в приоритеты наращивание базы объектов придорожного сервиса. Беларусь не исключение. Наша страна постепенно начинает развитие этой отрасли, однако по некоторым причинам ожидаемого успеха нет. Но для начала разберемся: что же такое придорожный сервис?

Объекты придорожного сервиса – здания и сооружения, расположенные на придорожной полосе и предназначенные для обслуживания участников дорожного движения в пути следования (мотели, гостиницы, кемпинги, станции технического обслуживания, автозаправочные станции, пункты питания, торговли, связи, медицинской помощи, мойки, средства рекламы и иные сооружения).

Придорожный сервис – лицо государства для иностранного туриста, однако таким образом лицо нашего государства выявляется не в самом лучшем виде. Многочисленные нарушения, несоблюдения правил и законодательства, различные барьеры при осуществлении политики развития придорожного сервиса как потенциальной туристической составляющей – всё это и многое другое препятствуют самому статусу придорожного сервиса РБ.

Одна из самых распространенных проблем в объектах придорожного сервиса Беларуси является безопасность, в том числе и гигиеническая [1].

Как показал график (рис 1), санитарно-гигиеническое состояние предприятий придорожного центра неутешительно. Многочисленные проверки и штрафные санкции не улучшают состояние, а клиент остается недоволен и зачастую подвергает себя опасности, останавливаясь в подобных местах, а это почти весь придорожный сервис: в итоге вердикт неутешителен – предприятия придорожного сервиса опасны для туристов.

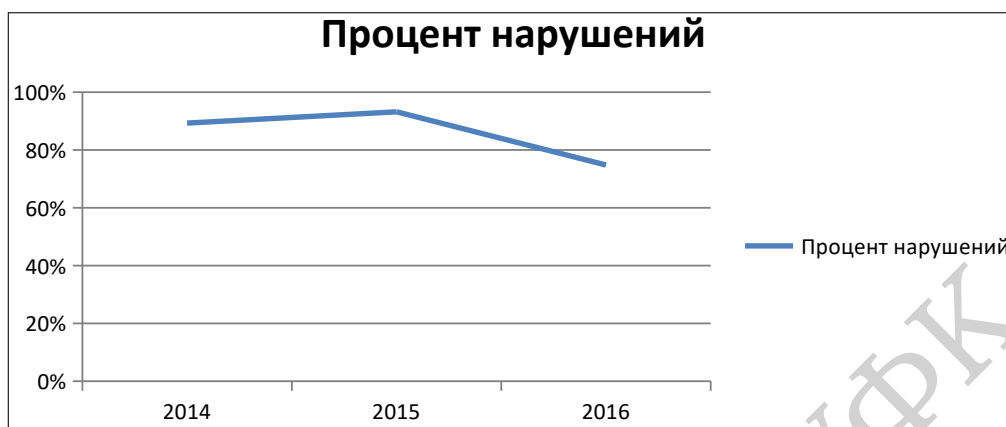


Рис.1 Процент санитарных нарушений на предприятия придорожного сервиса РБ

Одно состояние мест общественного пользования уже настораживает и просто небезопасно для использования.

Следующая причина состоит в неравномерности распределении объектов придорожного сервиса. В районе 50-ти километров от столицы Беларуси дела обстоят хорошо: есть где остановиться, перекусить, отдохнуть. Но после начинается затруднение с поиском мест придорожного сервиса, на некоторых трассах невозможно даже в ближайших 200 километрах найти все те же места общественного пользования, людям попросту приходится идти «в кусты», что никак не допустимо в 21 веке.

Проблема такой неравномерности состоит в том, что частные предприниматели просто не хотят рискованно вкладывать свои средства на объекты придорожного сервиса, отдаленные от Минска – не выгодно. Однако и их можно понять, ведь на лицо существует и ещё одна проблема – поддержка власти частных предпринимателей лишь декларирована, на практике имеют абсолютно другой результат.

На самом деле придорожный сервис дело не столько государственное, сколько дело частного предпринимательства, поэтому государство должно быть заинтересовано в развитии такого направления частного предпринимательства и частной собственности. Но хоть и на словах все идет к тому, на деле мы имеем ужесточенную систему налогов и штрафов, которая зачастую нецелесообразна и не совместима с предоставленным ущербом.

И даже указ президента «О мерах развития» придорожного сервиса, которая предусматривает льготное кредитование для строительства и реконструкции объектов не помогает, ибо зачастую частникам банки зачастую отказывают, аргументировав это недостаточной ликвидностью и слишком большим риском [3].

Таким образом, государство хоть и формально способствует развитию придорожного сервиса и туризма, на самом деле, это все лишь ставит предпринимателей в жесткие условия, при которых открывать свое дело в такой области все равно, что играть с огнем.

Следующим минусом в придорожном сервисе является ценовая политика предприятий. Вполне возможно, что все взаимосвязано и влияет друг на друга. Вот и на предприятиях придорожного сервиса тот же случай: низкий уровень качества предоставляемых услуг, соответствует малому спросу, из чего следует высокая цена на услуги и продукцию, чтобы компенсировать все затраты на ведение деятельности. Всё это является самоугнетающим аспектом для предприятий.

Следующей проблемой является плохое состояние самих объектов придорожного сервиса и отсутствие качественного обслуживания. Многие предприятия как размещения, так и питания в связи с присущей нерентабельностью и низким спросом, понижают и уровень предоставления услуг.

В современном мире именно уровень обслуживания является ключевым фактором ведения успешной финансовой деятельности. И персонал нельзя винить, ведь для них не создали условия

для успешной деятельности, персонал немотивирован и абсолютно инертен, а это сказывается и на обслуживании клиентов и на имидже точки обслуживания тоже [2].

Следующим минусом является пассивность законодательства и его неисполняемость государственным руководством: многие льготы, указы и постановления не действуют частично или вовсе в отношении многих объектов придорожного сервиса. Аренда земли, кредит на строительство, урегулирования и регистрация предприятия затягиваются настолько долго, будто само правительство говорит громкое «НЕТ!» развитию придорожного сервиса.

Но все эти проблемы упомянуты не напрасно, ведь в странах Западной Европы дела обстоят в десятки раз лучше. Возьмем в пример страну-соседку Польшу. Через каждые 5-10 километров вы сможете найти предприятия придорожного сервиса, притом не 1-2, а именно несколько, на любой вкус и кошелек.

Политика Польши активно содействует развитию частного бизнеса и старается по-минимуму огосударственнить всю отрасль туризма и экономики. Лишь мотивация и поощрения – идеальная формула для развития любой деятельности, с чем Польша успешно и справляется. Цены почти во всех заведениях соответствуют и качеству и самому предоставляемому продукту. И даже, несмотря на то, что мы расположены рядом друг с другом, но имеется абсолютно разная философия по отношению к придорожному сервису.

Во всем мире придорожный сервис составляет большую долю дохода как коммерческих предприятий и организаций, так и государственных. Зачастую объекты придорожного сервиса окупаются через 5 лет, после начала эксплуатации, поэтому очень важно предоставлять качественные услуги для успешной окупаемости и прибыли. Как правило дальнбойщики отдают более 30 % своих наличных именно в предприятий придорожного сервиса.

Придорожный сервис, при правильном и эффективном развитии, способствует повышению экономического роста и повышению репутации как в логистической сфере, так и в сфере услуг в целом. Также увеличится число объектов индивидуального предпринимательства, что способствует притоку иностранных инвесторов, тем самым у нас будет налаживаться международное сотрудничество.

Исходя из вышеперечисленного напрашивается вывод, что работы по улучшению состояния придорожного сервиса Республики Беларусь даже по сути не достигли удовлетворительного уровня: множественные нарушения со стороны как предпринимателей и сотрудников так и государственных представителей создают огромный барьер, который припятствует даже малейшему развитию.

Именно поэтому необходимо изменить многие подходы к придорожному сервису и методы осуществления этих подходов. Первое и самое главное – от слов законодательства и указов к делу: все нормативные документы должны воплощаться в жизнь и полностью выполнять свою законодательную и исполнительную функцию.

Государству просто необходимо участвовать в улучшении придорожного бизнеса не только на бумаге, но и в реальной жизни. Необходимо развивать эту деятельность повсеместно и особенно уделять внимание тем местам и регионам, где влияния придорожного сервиса выражено наименее всего (прим. шоссе Брест-Вильнюс).

Необходимо не только контролировать гигиеническое состояние предприятий, но и способствовать тому, чтобы была мотивация на содержание чистых и экологически безопасных предприятий. И прежде всего необходимо трезво и четко выслеживать недостатки и проблемы, а также организовать эффективный поиск этих проблем.

Не стоит бояться дать огласку этим проблемам, ведь только так с ними можно эффективно бороться. Лишь после устранения вышеперечисленных проблем Беларусь смело сможет назвать себя страной в которой действительно качественный уровень придорожного сервиса.

1. Решение Комиссии Таможенного союза от 18.10.2011 N 827 (ред. от 18.09.2012) «О принятии технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (вместе с «ТР ТС 014/2011. Технический регламент Таможенного союза. Безопасность автомобильных дорог»)

2. Интернет-портал Республики Беларусь [Электронный ресурс] / ГУ Минский областной центр гигиены эпидемиологии и общественного здоровья : <http://gigiena.minsk-region.by/> – Дата доступа : 27.02.2017

3. Интернет ресурс Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Министерство транспорта и коммуникации Республики Беларусь : <http://www.mintrans.gov.by/> – Дата доступа : 26.02.2017