

Хохлова Валентина Васильевна

профессор кафедры организации и менеджмента
Нижегородского государственного
инженерно-экономического института
dom-hors@mail.ru

Бобышев Евгений Николаевич

старший преподаватель кафедры
информационных систем и технологии
Нижегородского государственного
инженерно-экономического института
dom-hors@mail.ru

ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ И ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ РАЗВИТИЯ СФЕРЫ УСЛУГ НА ОБЪЕКТАХ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Аннотация:

В статье рассмотрен зарубежный и отечественный опыт расположения и функционирования объектов дорожного сервиса и требования к объектам дорожной инфраструктуры.

Ключевые слова:

дорожная сеть, объект инфраструктуры, дорожный сервис, дорожное хозяйство, повышение качества.

Khokhlova Valentina Vasilyevna

Professor of the Organization
and Management Department,
Nizhny Novgorod State Institute of
Engineering and Economics
dom-hors@mail.ru

Bobyshev Evgeny Nikolaevich

Senior Lecturer of the Information Systems
and Technologies Department,
Nizhny Novgorod State Institute of
Engineering and Economics
dom-hors@mail.ru

DOMESTIC AND FOREIGN EXPERIENCE OF SERVICE INDUSTRY DEVELOPMENT AT TRAFFIC INFRASTRUCTURE OBJECTS

Summary:

The article considers foreign and domestic experience of arrangement and functioning of roadside service objects, and observes a list of requirements concerning traffic infrastructure objects.

Keywords:

traffic network, object of infrastructure, roadside service, road economy, improvement of quality.

Смена модели экономического развития, произошедшая в нашей стране, объективно способствовала увеличению значимости сферы сервиса как сектора экономики, призванного повысить степень комфортности обитания населения и регулирующего его занятость.

В ходе рыночных преобразований качественные изменения претерпел состав производителей услуг. Если в 1991 г. преобладающая часть государственного сектора, то в 1999 г. их доля снизилась до 39,5 %. Одновременно на потребительском рынке услуг значительную роль стали играть организации частной (36,0 %) и других негосударственных (24,5 %) форм собственности. Это обстоятельство определяет необходимость создания законодательной базы определяющих их деятельность, а также инструментов или подходов, позволяющих эту деятельность регулировать.

Однако недостаточно продуманная и недостаточно эффективная законодательная база – не единственная проблема придорожного сервиса. Анализ существующего положения выявил ряд проблем в сфере придорожного сервиса, не позволяющих обеспечить его развитие на должном уровне.

Во-первых, это недооценка роли удовлетворения потребностей пользователей транспортных средств и отсутствие их мониторинга.

Во-вторых, инфраструктура быта человека в пути (в дороге) развивается «однобоко», практически не представлены бытовые услуги, услуги связи, медицинские пункты, пункты отдыха и удовлетворения санитарно-гигиенических потребностей.

В-третьих, практически полностью отсутствует информационное обеспечение. И если обслуживание транспортных средств и потребителей на железнодорожном, морском, воздушном транспорте уже сложилось (хотя определенные недостатки присутствуют и здесь), то система придорожного сервиса на автомобильных дорогах остается наиболее неорганизованной.

Таким образом, приходится констатировать, что развитие придорожного сервиса в значительной степени отстает от автомобилизации общества.

Эффективное формирование системы придорожного сервиса невозможно без определения его сущности. В первую очередь следует определить, что же включить в сферу придорожного сервиса. Перед взором сразу же возникает транспортная магистраль и расположенные

вдоль нее бензозаправочные станции, кафе, мотели, стоянки и другие объекты придорожной инфраструктуры. Конечно, это все следует отнести к сфере придорожного сервиса. Но если перефразировать определение сервиса вообще и сказать: «Работа по оказанию услуг, то есть удовлетворению чьих-либо нужд в пути (в дороге), называется придорожным сервисом», – то понятие придорожного сервиса заметно расширяется. Сюда можно включить любые услуги, оказываемые потребителям, находящимся в пути (в дороге) на любом виде транспорта, то есть по удовлетворению потребностей человека и обслуживанию самих транспортных средств. Именно таким образом определяется понятие «придорожный сервис» во многих западных странах. Поэтому придорожный сервис рассматривается как сложное и комплексное понятие и может быть определен в широком и узком смысле.

В первом случае придорожный сервис – это сфера деятельности, обеспечивающая удовлетворение потребностей человека и транспортного средства в пути (дороге).

В другом понимании придорожный сервис – это система, состоящая из различных взаимосвязанных элементов, позволяющих наиболее эффективно осуществлять деятельность по удовлетворению различных потребностей человека транспортного средства в пути (дороге).

Цель придорожного сервиса состоит в обеспечении социально-экономической эффективности транспортных средств, то есть в эффективном обслуживании самих транспортных средств и в удовлетворении потребностей лиц, пользующихся ими. Большое значение имеет именно вторая часть поставленной цели, она дает тот социальный эффект, который можно получить, создав систему придорожного сервиса.

Определившись с понятием «придорожный сервис» и выявив цели, которые преследуются при его создании, не рассмотренным остается только один вопрос – каким образом возможно с минимальными затратами и ошибками достичь этого. Ответ на этот вопрос может быть получен на основе анализа отечественного и зарубежного опыта.

Если брать отечественный опыт, то стоит обратиться к опыту коммерческого использования придорожных полос в Республике Татарстан.

В целях повышения качества услуг, предоставляемых пользователем автомобильных дорог общего пользования Республики Татарстан, получения дополнительных финансовых ресурсов на строительство, реконструкцию, ремонт и содержание автомобильных дорог, а также обеспечения безопасности дорожного движения, постановлением Кабинета Министров Республики Татарстан «О придорожных полосах автомобильных дорог общего пользования в Республике Татарстан» на специально уполномоченный орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации – Государственную дорожную службу при Кабинете Министров Республики Татарстан – был возложен контроль за размещением в пределах придорожных полос объектов дорожного сервиса, средств наружной рекламы, инженерных коммуникаций и иных сооружений.

Для осуществления этого нового направления деятельности Государственная дорожная служба учредила ОАО «ТатТрансСервис» с возложением на него функции согласования размещения объектов дорожного сервиса и иных сооружений в пределах придорожных полос автомобильных дорог общего пользования Республики Татарстан и функции последующего контроля за соблюдением исполнения согласованных технических условий.

До создания данной структуры в республике отсутствовала единая база данных на объекты, расположенные в пределах придорожных полос автомобильных дорог общего пользования. Не было процедуры согласования размещения объектов, либо она соблюдалась не должным образом, что приводило к хаотичной застройке придорожной полосы без учета требований безопасности движения, а также к нарушению учета и отчетности при поступлении денежных средств в бюджет Республики Татарстан.

Для предотвращения несанкционированного размещения объектов в полосе отвода и придорожной полосе автомобильных дорог общего пользования, проходящих через земельный контроль экипажами в составе сотрудников Республиканского ГУ «Безопасность дорожного движения» и инспекторов отдела дорожной инспекции и организации движения УГИБДД МВД Республики Татарстан по утвержденному графику выездов.

Опыт республики Татарстан однозначно свидетельствует о том, что и в одинаковых как бы казалось условиях можно найти действенные рычаги стимулирования и контроля за развитием малого бизнеса в организации придорожного сервиса.

Во многих развитых странах Европы существует несколько дорог между крупными населенными пунктами или транспортными развязками: бесплатные (хорошего качества, но с существенными скоростными ограничениями) и платные автомагистрали, передвигаться по которым можно намного быстрее. Хотя, скажем, что в Германии известные всем автобаны, на которых нет ограничения максимальной скорости, тоже бесплатные – в свое время они уже окупались во время концессии и были преданы государству.

Между тем во Франции, Италии, Турции и некоторых других странах платные автомагистрали существуют. Они находятся в частных руках на условиях концессии.

В странах Европы строительство и эксплуатация дорог ведется на различных условиях: или государство своими силами строит дорогу и сдает в концессию для содержания ее в надлежащем состоянии, или владеет частью акций в консорциуме, который строит и эксплуатирует магистраль. По-разному организована и служба сервиса – концессионер может строить объекты сервиса сам, а потом сдать их в аренду или на намеченных в проекте площадях привлечь субконцессионеров для организации службы сервиса.

Однако в любом случае владелец или арендатор тоже платит ренту концессионеру. Концессионер, в подобных случаях, основной доход получает от платы за проезд, от сервиса – только 5–7 %. Намного большую экономическую выгоду получают районы, которые соединяются этими дорогами. Заграничным опытом доказано, что одна дорога дает возможность заработать прилегающим районам около \$ 1 млн. в основном за счет притока туристов и придорожного сервиса. Плата за проезд сопоставима с расходами на горючее, необходимое для проезда на это расстояние.

Тема привлечения частного капитала к дорожному строительству бурно обсуждается и в России на разных уровнях власти и общественностью. Отечественным и зарубежным инвесторам предлагается, по сути, широкомасштабное приглашение к сотрудничеству в создании сети глобальных магистралей в нашей стране, причем оно последовало в самом начале административной реформы. Такой подход свидетельствует о готовности быстро перейти от амбициозных заявлений непосредственно к делу.

Похоже, и в России все в большей степени рассчитывают решить проблемы финансирования отрасли с помощью частного капитала. На что можно его сориентировать? Начать нужно с очевидного: неперемное участие бизнеса предусмотрено «Национальной программой модернизации и развития автомобильных дорог Российской Федерации до 2025 года», разработанной Федеральным дорожным агентством. Реализация программы невозможна без капитализации отрасли, о чем свидетельствует прежде всего международный опыт. Только за последнее десятилетие произошло восьмикратное увеличение рынка заемных средств, привлекаемых для финансирования дорожных объектов.

Потенциал бизнеса в создании транспортной инфраструктуры трудно переоценить – он практически безграничен. Другая сторона вопроса – в возможностях самого государства, особенно такого, как наше, где только закладываются правовые условия, правила игры капитала на государственном поле дорожного строительства.

Чтобы еще больше упростить ответы на специфический вопрос о «механизме» взаимоотношений государства и бизнеса, скажем так: капитал должен компенсировать свои затраты и получить прибыль от вложений, а государство – участвовать в реализации проектов, как спасение от краха создавать благоприятные правовые и хозяйственные условия, контролировать ход работ и выполнение условий договора с управляющей проектной компанией негосударственного фонда развития дорожной отрасли.

Одним из способов развития инфраструктуры дорожной сети является развитие туризма. В связи с чем интересно рассмотреть опыт Украины, которая разработала Программу развития туристической инфраструктуры по направлениям между народных транспортных коридоров, зона экономического притяжения которых установлена в радиусе 40–50 км (20–40 минут езды на автомобиле) от основной трассы. Именно в этой зоне должны быть построены пункты туристического сервиса. Новая сеть автомагистралей зонами своего экономического влияния охватывает практически всю территорию Украины, что позволяет привязать к ней 90 % туристических объектов (в частности курорты Закарпатья, Карпат, Крыма). При сравнительно небольших расходах это может позволить упорядочить и местные дороги, которые связывают объекты туризма с автомагистралями. Схема реализации этого плана довольно проста – к объекту (гостиница, ресторан или даже автомойка) подводится благоустроенная дорога, – но только в случае, если его владелец предоставляет определенную сумму на ее строительство. Кроме того, на тендерных условиях ведется и строительство новых туристических объектов.

В соответствии с этой Программой на автодорогах вводятся европейские стандартные предоставления оперативно-дорожной помощи, комплекса сопроводительных услуг и информационно-справочного обслуживания автотуристов. По расчетам экспертов, развитие инфраструктуры транспортных коридоров дает возможность увеличить не только количество рабочих мест в туристической инфраструктуре, но и прибыль от предоставления туристических услуг на 35–40 %.

Рассматривая туризм как стимул развития придорожной инфраструктуры, не следует забывать и о тех мерах, которые должны быть предприняты самими владельцами дорог. Рассматривая трассу как туристическую, следует ее соответствующим образом оформлять, размещая на

ней подчиненные единому дизайнерскому решению площадки отдыха, автобусные павильоны, стелы и т.д. Придерживаться этого дизайнерского решения предлагают и владельцам частных магазинов, кафе, мотелей, кемпингов и т.д. Так, автовладелец, подъехав к эстетически оформленному комплексу придорожного сервиса, положительно воспримет его, он вызовет у него доверие. Увидев высококачественное оборудование, он поверит в то, что его автомобиль здесь обслужат высококачественно. А уверенности добавит еще и культура поведения персонала. Уже по внешнему виду, месту расположения потребитель оценивает оказываемые здесь услуги.

В Западной Европе, США, Канаде, Японии и ряде других государств создаются крупные региональные распределительные центры (РРЦ) с высоким уровнем качества и широким ассортиментом услуг по транспортно-экспедиционному обслуживанию (ТЭО), оснащенные современными средствами автоматизации и информатики.

Слабым местом транспорта являются пункты выполнения грузоперевозочных операций. Выход заключается в создании РРЦ. Их задача при обслуживании районов состоит в формировании концентрации грузопотоков.

В Германии, например, в рамках совершенствования транспортной инфраструктуры особое внимание обращается на создание РРЦ в интеграции с организацией комбинированного движения, что позволяет рационально использовать резервы производительности существующих железных дорог. РРЦ избавляют населенные пункты от транзитного транспорта и имеют не только транспортно-экономическое, но и социальное значение для населения данного региона.

Создание РРЦ обуславливает строительство новых терминальных и складских систем, площадок для отстоя большегрузных автомобилей, диспетчерских пунктов и т.д., то есть и всего того, что можно назвать дорожной инфраструктурой (в контексте грузовых перевозок). Хотя под технической базой РРЦ подразумевается гораздо большее, чем только дорожная инфраструктура – структура железнодорожного, речного, воздушного транспорта и т.д.

По опыту зарубежных стран (приведен для примера опыт Германии) и отечественному опыту в состав РРЦ могут входить несколько предприятий, которые в своей деятельности руководствуются в первую очередь собственной выгодой и используют имеющуюся инфраструктуру.

Таким образом, дорожная инфраструктура оказывает важное влияние на развитие всех отраслей экономики. В условиях ограниченного финансирования строительства и содержания автодорог повышение инвестиционной привлекательности региональной дорожной инфраструктуры будет способствовать обеспечению целостности транспортного пространства и росту конкурентоспособности региональной экономики.