

Фоменко Ю. В., канд. техн. наук, доц.,
Северюгина Н. С., канд. техн. наук, доц.,
Ширинов А. А., студент

Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова

К ВОПРОСУ О ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В РФ

Fomenko@intbel.ru

В статье рассмотрены вопросы развития придорожного сервиса, которые предполагают создание определенной инфраструктуры, качественно отвечающей современным требованиям с совершенствованными линиями связи и информационных систем, пунктов обслуживания и ремонта, и т.д.

Ключевые слова: транспортно-логистические системы, придорожный сервис, транспорт, инфраструктура.

В последние годы большое внимание уделяется развитию транспортно-логистических систем, это обусловлено тем, что она имеет одно из определяющих значение в экономике страны. Транспортно-логистическая система включает в себя совокупность объектов и субъектов транспортной и логистической инфраструктуры. Актуальность функционирования и дальнейшего развития транспортно-логистических систем регионов, играет ключевую роль в обеспечении экономического роста и повышении конкурентоспособности регионов, как среди российских, так и на внешних рынках, а также способствует созданию благоприятных условий для ведения бизнеса, производства и экспорта транспортных услуг, повышению эффективности транспортной деятельности, развитию межрегиональной кооперации и международного сотрудничества [1].

В России постоянно идет модернизация транспортной инфраструктуры, где особое внимание уделяется объектам придорожного сервиса, которые включает в себя здания и сооружения, расположенные на придорожной полосе и предназначенные для обслуживания участников дорожного движения в пути следования. Развитие придорожного сервиса предполагает создание определенной инфраструктуры, качественно отвечающей современным требованиям с совершенствованными линиями связи и информационных систем, пунктов обслуживания и ремонта, гостиниц и т.д. При формировании территориально-промышленных комплексов и освоение новых территории транспорт играет весомую роль в обеспечении торгово-экономических связей. Транспортно-экономические связи России с зарубежными партнерами существенно повлияли на структуру транспортной отрасли, системы связей между ее участниками и государством. Новая система связей отвечает условиям самостоятельной коммерческой деятельности. Раз-

рушенная в перестроечный период и сформированная заново система связей с клиентами основана на новых потребностях экономики Россией в производимых продуктах труда и сырье. В соответствии с особенностями интеграции российской экономики в международную виды транспорта имеют, как конкурентные и сравнительные преимущества, так и недостатки, влияющие на динамику развития транспорта в России транспортно-экономические связи России с международным экономическим пространством [2].

Постоянно растущий парк автомобилей, о чем свидетельствует данные информационного агентства РБК (уровень обеспеченности россиян автомобилями будет возрастать, и по прогнозам к 2015 г. на 1000 человек будет приходиться 288 легковых автомобилей) выявил необходимость создания качественной сети придорожного сервиса.

Необходимость скорейшего решения проблемы обуславливает и то обстоятельство, что состояние автомобильно-дорожного сервиса большинства областей России имеет целый ряд недостатков и существенно отличается от более развитых регионов Российской Федерации, не говоря уже о соответствии уровню организации придорожного обслуживания за границей.

Нужно добавить, что деятельность предприятий придорожного сервиса относится к сфере обслуживания населения, стремительное развитие которой является признаком здоровой и стабильно функционирующей экономики. По данным статистики, доля сферы услуг в валовом национальном продукте индустриально развитых стран составляет 70 %, а количество работающих в сфере услуг достигает 75-80 % от общего числа занятых. Исходя из этих данных, создание тысяч рабочих мест возможно только за счет сферы придорожного сервиса, что нема-

ловажно при имеющейся ситуации с безработицей во многих российских регионах [3].

Главной проблемой является правовое регулирование. Законодательная и нормативная базы устарели - стандарты для дорожной отрасли разрабатывались еще в СССР и не учитывают инноваций в этой сфере. Несколько поправить ситуацию призвана «Концепция развития объектов дорожного сервиса в Российской Федерации». В рамках данной концепции были разработаны приоритетные направления Транспортной стратегии в области придорожного сервиса автомобильного транспорта, описаны цели и задачи, которые стоят перед данной стратегией [4].

Одной из таковых целей является рост темпов и качества строительства дорог. Ситуация с дорогами является проблемой российского транспортно-логистического комплекса. Темы строительства дорог явно не доходят до должного уровня. Для сравнения, в Китае ежегодно строится не менее 5-7 многополосных трасс, в России же, если брать дороги подобного качества, то это лишь небольшие отрезки.

В качестве одного из путей решения данного вопроса правительство РФ заявило об увеличении дорожного фонда и финансирования отрасли (ранее оно значительно снизилось до 0,8%-1,2% ВВП в 2010-2011 году, при прежнем уровне 3 %). Согласно опыту зарубежных стран, рынок придорожного сервиса должен расти пропорционально росту сети дорог. Сейчас основная концентрация объектов сервиса в центральной и южной частях страны. К примеру в Сибири водитель рискует не встретить ни одного объекта придорожного сервиса на протяжении сотен, а иногда и тысяч километров. Это объясняется не только неразвитостью транспортных магистралей, но и социальными, экономическими и географическими факторами.

Притоку инвестиций и формированию рынка придорожного сервиса мешают недоработки законодательства и наличием административных барьеров, в том числе связанных с выделением и согласованием земельных участков под строительство. Сегодня этот процесс по стоимости сравнялся со строительством самого объекта, а по времени, при выполнении всех регламентных сроков и процедур, может составить до двух лет. При этом, придорожный сервис привлекает инвесторов и по ряду значимых обстоятельств, в т.ч. это низкая конкуренция при растущем спросе. Немаловажно увеличение грузоперевозок автомобильным транспортом (на 4 % ежегодно), а также числа автовладельцев и автотуристов (на 1,5 млн ежегодно).

Логистический бизнес является «прозрачным» для зарубежных инвесторов, однако необходимо создать законодательные и экономические условия, чтобы они стремились вкладывать свои ресурсы в российский транспортно-логистический рынок. В цивилизованном мире существует ряд методов осуществления этого процесса, и одним из важных инструментов здесь является государственно-частное партнерство (ГЧП). Развитие транспортно-логистического комплекса РФ на базе принципов государственно-частного партнерства позволит привлечь на рынок профессиональных участников. ГЧП - public-private partnership - совокупность форм средне- и долгосрочного взаимодействия государства и бизнеса для решения общественно значимых задач на взаимовыгодных условиях [5] в целях разработки, планирования, финансирования, строительства и эксплуатации объектов инфраструктуры. Государственно-частное партнерство - привлечение на контрактной основе органами власти частного сектора для более эффективного и качественного исполнения задач, относящихся к публичному сектору экономики на условиях компенсации затрат, разделения рисков, обязательств, компетенций. Сегодня несколько российских компаний уже активно развивают практику государственно-частного партнерства, кроме того осуществляется развитие сотрудничества в рамках данного вопроса с партнерами в разных странах. Сотрудничество направлено на изучение опыта, развития ГЧП зарубежом.

Решений проблемы модернизации придорожного сервиса является одной из основных задач в развитии транспортно-логистической системы в Российской Федерации. Состояние придорожной инфраструктуры тесно связано с экономическим благополучием страны, т.к. при помощи автомобильного транспорта осуществляется огромное количество грузовых и пассажирских операций. Эффективность выполнения этих операций зависит от качества и уровня развития придорожного сервиса [6].

Для решения этих задач необходимо разработать организационно-экономические механизмы позволяющие не только расширить ресурсную базу, но эффективно использовать имеющиеся ресурсы. Привлечение крупных инвесторов обеспечит дополнительные ресурсы для дальнейшего развития инфраструктуры: строительства дорог, развития связи, а также организации производств с использованием наукоемких технологий. В дальнейшем возможно развитие новых составляющих производственной, логистической и сервисной инфраструктуры, формируемой вокруг базового объекта транспортно-

логистической зоны.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Фоменко Ю.В., Деменко В.В. Перспективы инновационного развития транспортно-логистического кластера Белгородской области // Вестник Белгородского государственного технологического университета им. В.Г. Шухова. 2010. №1. С. 202-205.
2. Будрин А.Г., Будрина Е.В., Григорян М.Г., Кононова Г.А., Плетнева Н.Г., Шульженко Т.Г. Экономика автомобильного транспорта. М.: Изд. Академия, 2009. 320 с.
3. Серова Е.Ю. Обеспечение качественного придорожного обслуживания водителей и пассажиров на основе эффективной организации системы предприятий сервиса: диссертация. 2011.
4. Концепция развития объектов дорожного сервиса в Российской Федерации // Проект одобрен Минтрансом России (поручение Минтранса России от 21.11.2013 № МС-17/203)
5. Баранов А.О., Павлов В.Н. Сколько инвестиций нужно России? // ЭКО. 2007. № 12. С. 2-17.
6. Конев А.А., Фоменко Ю.В. К вопросу о перспективах развития отрасли автосервиса в городе Белгороде // Вестник Белгородского государственного технологического университета им. В.Г. Шухова. 2010. №4. С. 131-134.