

## СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ВЗГЛЯД ПО РАЗВИТИЮ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА В РЕГИОНАХ РОССИИ

Валиев В.Х. <sup>1</sup>, Блаженкова Н.М. <sup>1</sup>

<sup>1</sup>ФГБОУ ВО «Уфимский государственный университет экономики и сервиса», Уфа, Россия (450078, г. Уфа, ул. Чернышевского, 145), e-mail: vadimka.valiev.00@mail.ru

В статье рассмотрен зарубежный и отечественный опыт развития объектов придорожного сервиса. Отмечена общая слабая развитость данной сферы услуг. Особенностью подхода авторов в изучении темы придорожного сервиса является анализ двух эффективных систем развития придорожного сервиса - европейской и североамериканской. Выявлена связь развития придорожного сервиса с количеством нормативных документов, регламентирующих данную отрасль в Российской Федерации. Предложены методы и пути развития отрасли придорожного сервиса на региональном уровне на примере Республики Татарстан. Стратегический взгляд к организации придорожного сервиса в России должен включать в себя: расширение числа объектов придорожного сервиса, строительство кемпингов, станций технического обслуживания, площадок для отдыха, стоянок на основе логистического подхода; повышение качества предоставляемых услуг, включающего в себя обеспечение безопасности услуг, повышение уровня обслуживания потребителей; нормативное правовое регулирование объектов придорожного сервиса.

Ключевые слова: объекты придорожного сервиса, повышение качества, эффективные системы придорожного сервиса, стратегия.

## STRATEGIC VIEW ON THE DEVELOPMENT OF ROADSIDE SERVICE IN RUSSIAN REGIONS

Valiev V.H. <sup>1</sup>, Blazhenkova N.M. <sup>1</sup>

<sup>1</sup>State Educational Institution of Higher Education «Ufa State University of Economics and Service», 450078, Russia Bashkortostan Ufa 145 Chernyushevskii st., e-mail: vadimka.valiev.00@mail.ru

The article deals with foreign and domestic experience in the development of roadside service. There was a general weak development of the service sector. Particularly suited to the study authors threads roadside service is the analysis of two effective systems of roadside service - Europe and North America. The connection of the development of roadside service with a number of regulations governing this sector in the Russian Federation. The methods and ways of development of roadside service industry at the regional level in the case of the Republic of Tatarstan. Strategic view to the organization of roadside service in Russia should include: increasing the number of roadside service, building campsites, service stations, rest areas, parking lots based logistics approach; improving the quality of services provided, including the security services, raising the level of customer service; legal regulation of roadside service.

Keywords: roadside service, quality improvement, effective systems of roadside service, strategy.

В структуре рыночной экономики наряду с рынками товаров, капиталов, рабочей силы существует мировой рынок услуг. Рынок услуг представляет собой сложную систему, включающую разнообразные элементы, основной функцией и задачей которой является удовлетворение потребностей населения в услугах. В основе рынка услуг огромная и быстрорастущая часть мирового хозяйства — сфера сервиса. Международная статистика свидетельствует о том, что торговля услугами является одним из наиболее быстро растущих секторов мирового хозяйства. Особенно быстро растет доля услуг, предоставляемых частными предприятиями: так, за период с 1997 по 2000 г. она выросла в 2,5 раза.

Сфера предоставления услуг доминирует в экономике США и большинства развитых стран. В мировой экономике сфера сервиса выступает главным фактором повышения

уровня качества жизни.

В связи с этим значимость и роль сферы сервиса в условиях современной экономики возрастают по следующим причинам:

- в сфере сервиса постоянно создаются новые рабочие места;
- сфера сервиса увеличивает свою долю в валовом внутреннем продукте страны;
- за счет этой сферы идет сокращение времени обслуживания домашнего хозяйства, что повышает качество жизни населения.

### **Сфера сервиса**

Согласно общероссийской классификации услуг для потребителей, сфера сервиса предоставляет следующие виды услуг: бытовые услуги, жилищно-коммунальные услуги, услуги пассажирского транспорта; услуги связи, услуги физической культуры и спорта; медицинские и санаторно-оздоровительные услуги; услуги учреждений культуры, ветеринарные услуги, услуги правового характера; услуги банков, услуги системы образования и прочие услуги.

В отечественной экономической литературе сфера сервиса определяется как совокупность видов деятельности, производящих и реализующих услуги. При этом к сфере сервиса относят: жилищно-коммунальное хозяйство, бытовое обслуживание населения, образование, здравоохранение, физическую культуру и социальное обеспечение, культуру и искусство, пассажирский транспорт, связь по обслуживанию потребителей, розничную торговлю, общественное питание.

Все это позволяет сделать вывод о разнообразии и сложности видов деятельности в сфере сервиса. Особенности видов деятельности в сфере сервиса и специфика самой услуги требуют проведения научных исследований в этой области, а также разработки определенных организационных подходов к каждому из них. Это связано с тем, что попытки трансформировать в сферу сервиса организационные подходы, оправдавшие себя в материальном производстве, оказались здесь несостоятельными. В современных условиях ожесточенной конкурентной борьбы в сфере сервиса данная ситуация не только сохраняется, но и усиливается, что, в свою очередь, подтверждают исследования зарубежных экономистов.

Предприятия обслуживания потребителей, как составная часть сферы сервиса, включают в себя предприятия и организации, оказывающие услуги потребителям с целью сокращения затрат труда в домашнем хозяйстве и повышения уровня качества жизни.

В современных условиях целью предприятий сферы сервиса становится достижение конкурентоспособности и прибыльности, что предполагает контроль над издержками производства и конкурентную борьбу за определенную долю рынка услуг. Вместе с тем

основной задачей предприятий сферы сервиса является высокое качество организации обслуживания потребителей и предоставление услуг потребителю.

Высокий уровень обслуживания потребителей традиционно обеспечивается на основе решения следующих организационных задач:

- 1) достижение высокой культуры обслуживания потребителей;
- 2) срочность выполнения заказов;
- 3) использование прогрессивных форм производства и обслуживания;
- 4) предложение широкого ассортимента услуг;
- 5) высокое качество выполнения услуги;
- 6) рациональное размещение структурных подразделений;
- 7) оптимизация режимов работы предприятия.

### **Придорожный сервис**

Каково же состояние одного из сегментов сферы услуг – придорожного сервиса в нашей стране и как улучшить состояние данной отрасли, повысить эффективность работы?

Процесс развития объектов придорожного сервиса, обретший энергичное формирование в начале нынешнего столетия, в последнее время значительно сократил набранные темпы. Те же объекты придорожной инфраструктуры, которые функционируют, к сожалению, не отвечают международным требованиям ни по критерию количества, ни по критерию качества работы.

Важность данной проблемы обусловлена и географическим положением России, а именно протяжённостью дорожной сети. Анализ данной тематики показал высокую степень неравномерности в распределении объектов придорожного сервиса по территории России: на отдельных участках автомобильных трасс заправки, отели и кемпинги могут встречаться регулярно и довольно часто, а на других участках транспортной сети расстояния между этими объектами равны 300-500 километрам, с учетом того, что наблюдается постоянный рост количества автотранспорта, что иллюстрирует график 1.



*График 1. Анализ количества автотранспорта в Российской Федерации за период с 1970 по 2015 год [2]*

Придорожный сервис в России сейчас находится на стадии становления. И поскольку это так, необходимо уделить внимание двум существующим эффективным системам придорожного сервиса - европейской и североамериканской. На данный момент это две наиболее перспективные системы. Например, в Германии имеется более 3800 специализированных стоянок для фур, что не идет ни в какое сравнение с Россией. Причем общая протяженность автомобильных дорог в Германии составляет примерно 260 тысяч километров, при этом средняя плотность составляет около 700 километров на каждую тысячу квадратных километров территории страны. Данные показатели превосходят российские более чем в 20 раз. Важным показателем является финансирование строительства и содержания автомобильных дорог в Германии, которое имеет строгую зависимость от их классификации. Все имеющиеся на территории Германии автобаны, «скоростные автотрассы» обслуживаются за счет средств федерального бюджета, а дороги регионального или местного значения обслуживаются за счет бюджетов самих федеральных земель или местных коммун.

Основным источником поступлений средств является автомобильный налог, ставки которого устанавливает федеральный закон, и все собранные средства поступают в региональные бюджеты, по месту, где зарегистрирован автомобиль. Всего на федеральных автодорогах открыто около 3,5 тысяч пунктов общепита, чуть больше 500 кемпингов и мотелей, почти четыре тысячи автозаправочных станций.

Учитывая, что целью придорожного сервиса является – максимально обеспечить транспортное средство как с социальной точки зрения, так и с пожарной, экономической и

экологической безопасности, т.е. удовлетворить потребности клиента, который использует это транспортное средство и обеспечить высококачественную работу самого транспортного средства на протяжении всего пути следования, необходимо применить математическую модель и разработать методику оценки эффективности расположения объектов придорожного сервиса с целью обеспечения продовольственной, пожарной, экономической и экологической безопасности участников дорожного движения, учитывая не только качественный фактор, но и нормативно-правовой вопрос.

Основанное на Конституции РФ законодательство об автомобильных дорогах и дорожной деятельности включает в себя следующие основные федеральные законы, создающие юридическую основу административно-правового регулирования дорожного хозяйства:

- Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» № 257 ФЗ от 8 ноября 2007 года;

- Федеральный закон «О государственной компании "Российские автомобильные дороги"» № 145-ФЗ от 17 июля 2009 г.;

- Федеральный закон «О внесении изменений в бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» № 68 ФЗ от 06.04.2011;

- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ.

Только по количеству законов, которыми регулируется придорожный сервис России, можно судить о слабом развитии данной отрасли. Для последующего развития данного сервиса следует издавать большее количество законов, которые будут углублены в данную сферу развития придорожного сервиса. К примеру, в Республике Беларусь издан свод законов, регламентирующих сферу придорожного сервиса. Принцип там очень простой: государство берет на себя стоимость работ по выстраиванию полосы разгона, земельные вопросы и подключение к энергосетям.

Также интересен опыт коммерческого использования придорожных полос в Республике Татарстан [5].

В целях повышения качества услуг, предоставляемых пользователям 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 нарушению учета и отчетности при поступлении денежных средств в бюджет Республики Татарстан.

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

### **Заключение**

Таким образом, стратегический взгляд к организации придорожного сервиса в России должен включать в себя:

- расширение числа объектов придорожного сервиса, строительство кемпингов, станций технического обслуживания, площадок для отдыха, стоянок на основе логистического подхода;
- повышение качества предоставляемых услуг, включающего в себя обеспечение безопасности услуг, повышение уровня обслуживания потребителей, а также контроль качества услуг;
- проекты и разработки, направленные на улучшение качества дорог;
- инвестирование свободных средств предпринимателей в развитие дорожной инфраструктуры в России;
- нормативное правовое регулирование объектов придорожного сервиса.

При формировании придорожных комплексов необходимо, с одной стороны, обеспечить наиболее полное удовлетворение потребностей пользователей, с другой -

рационально использовать территорию и ресурсы, обеспечить максимальную прибыль и капитализацию.

В Башкортостане необходимо использовать успешный опыт соседей, но можно добавить еще и рынок, где есть возможность приобрести местные продукты: кумыс, мед и другие.

Системно выстроенная сеть объектов придорожного сервиса по республике выгодна малому бизнесу, крестьянско-фермерским хозяйствам и муниципальным образованиям, так как налоги будут идти в местный бюджет.

Грамотно построенный придорожный сервис способен привлечь не только российских, но и зарубежных туристов.

### **Список литературы**

1. Ерохина Л.И., Башмачникова Е.В. Прогнозирование и планирование в сфере сервиса : учебное пособие. - М. : КНОРУС, 2004. – 224 с.
2. Официальный сайт Государственного комитета Республики Башкортостан по транспорту и дорожному хозяйству [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://gostrans.bashkortostan.ru/>.
3. Об утверждении концепции стратегии совершенствования и развития автомобильных дорог общего пользования Республики Башкортостан регионального и межмуниципального значения до 2030 года : Постановление Правительства Республики Башкортостан от 05.05.2012 г. № 132.
4. Соколов А.В. Формирование инфраструктуры дорожного сервиса в России : дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. – М., 2004. - 152 с.
5. Транспортный сайт города Казани [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.kazantransport.ru>.

### **Рецензенты:**

Маликов Р.И., д.э.н., профессор, заведующий кафедрой «Экономика и менеджмент» ФГБОУ ВО «УГУЭС», г. Уфа;

Зайнашева З.Г., д.э.н., профессор кафедры «Региональная экономика и управление» ФГБОУ ВО «УГУЭС», г. Уфа.