

УДК 711.7-163

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА

*Цаповский В.А., студент 1 курса факультета агротехнологий,
земельных ресурсов и пищевых производств,
Нуртдинов А.Р., студент 4 курса факультета агротехнологий,
земельных ресурсов и пищевых производств
Научный руководитель – Цаповская О.Н., старший преподаватель
ФГБОУ ВО Ульяновский ГАУ*

Ключевые слова: *земельный участок, проектирование, развитие, организация, территория*

В российских условиях возможно успешное применение любой из существующих систем придорожного сервиса, при условии применения единой концепции и общих стандартов работы объектов придорожного сервиса: наличие всей необходимой проектной документации, использование качественных и безопасных материалов, сохранение единого архитектурного стиля, цветовых и дизайнерских решений, осуществления контрольных мероприятий на постоянной основе.

Схема организации территории представлена на рисунке 1.

Придорожный сервис имеет решающее значение для развития сети автомобильных дорог, поскольку он может оказывать огромное воздействие как на восприятие пользователей автодорог, так и на развитие населенных пунктов, расположенных вдоль автодорог. Поэтому тщательное планирование, проектирование и соответствующие политические меры крайне важны для развития придорожного сервиса.

Основные технико-экономические показатели объекта представлены в таблице 1.

Разработка системы придорожного сервиса включает не только определение требуемого количества этих сооружений, но и предложение рекомендаций по их архитектурному оформлению.

Если быть более конкретным, то развитие придорожного сервиса должно основываться на следующих основополагающих принципах:

- он должен удовлетворять основные потребности в услугах пользователей автодорог таким образом, чтобы повышалась безопасность дорожного движения и удобство поездок;

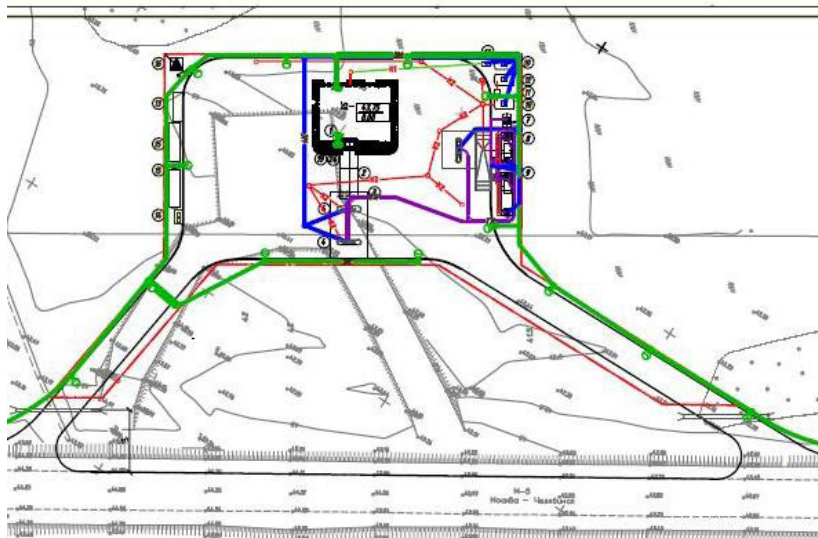


Рисунок 1 – Схема организации территории

- он должен стимулировать и принуждать пользователей автодорог соблюдать все применимые международные, региональные и национальные нормативно-правовые акты об автомобильном транспорте и перевозке грузов;

- его неблагоприятное воздействие на окружающую среду должно быть минимизировано;

- он должен вносить вклад в местную экономику, создавая возможности по генерированию доходов и способствуя развитию местной промышленности и туризма.

На рисунке 2 представлена схема организации безопасности дорожного движения в границах сформированного земельного участка.

При разработке проектов данных объектов и сооружений ставится цель с их помощью найти единый выразительный образ автомобильной дороги, производящей эстетическое впечатление на пассажиров и отличный от архитектурного облика других дорог.

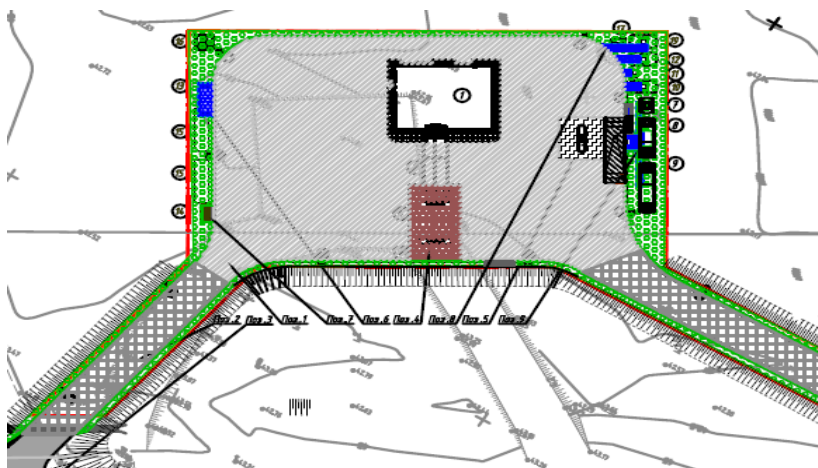
Пассажиры междугородних автобусов и автотуристы воспринимают архитектуру сооружений ещё с автомагистрали, поэтому большую роль в восприятии основных объёмов играет силуэт застройки.

Таблица 1 – Основные технико-экономические показатели объекта

Наименование	Показатели
Пропускная способность АЗС - в час «пик» - в сутки - в год	136 авт./час 250 авт./сутки 45000 авт/год
Годовой объём реализации топлива, всего в том числе: - Аи-92 - Аи-95 - ДТ - ДТ-Евро	13050 м ³ /год 3680 м ³ /год 2100 м ³ /год 2910 м ³ /год 4360 м ³ /год
Резервуарная ёмкость, всего в том числе: - Аи-92 - Аи-95 - ДТ - ДТ-Евро	90 м ³ 25 м ³ 15 м ³ 30 м ³ 20 м ³
Количество ТРК	3 шт.
Численность работающих, всего	16 чел.
Категория надежности электроснабжения	III
Установленная мощность электроприёмников	38,01 кВт
Расчётная мощность электроприёмников	22,8 кВт
Количество приемо-контрольных приборов пожарной сигнализации	1
Расход воды на наружное пожаротушение	10 л/с
Расход воды на хозяйственно-питьевые нужды	1,43 м ³ /сут.
Расход бытовых стоков	1,43 м ³ /сут.
Площадь земельного участка АЗС	6318 м ²
Площадь озеленения участка АЗС	900 м ²
Площадь твердого покрытия участка АЗС	6116 м ²

Большую роль играет качество дорожного покрытия, на рисунке 3 показано планируемое покрытие проездов.

Развитие таких направлений туризма как автотуризм и каравантинг может существенно повлиять на развитие придорожного сервиса, а это создание большего количества рабочих мест. Развитие системы



Ведомость покрытия проездов

Поз.	Наименование	Тип. пок.	Площадь покрытия, м ²	Бортовой камень	
				Тип	Кол-во, м.
1	Площадь покрытия проездов на участке АЭС	1	2950	БР 100.30.15	220
2	Площадь покрытия заезда и выезда с АЭС	2	888	-	-
3	Площадь покрытия ПСП	3	2010	-	-
4	Площадка ТРК ЖМТ	4	130	БР 100.30.15	50
5	Площадка ТРК ДТ	5	67	БР 100.30.15	25
6	Площадь покрытия площадок для контейнера	6	18,6	БР 100.20.08	20
7	Площадь покрытия площадок для мусоросборника	7	7	БР 100.20.08	8
8	Площадь покрытия площадок обслуживания	8	22	БР 100.30.15	18
9	Площадь покрытия площадок обслуживания АЦ	8	23,4	БР 100.30.15	18

Покрывание площадки АЦ ЖМ сн. раздел АС-50 м²

Покрывание откоски операторной сн. раздел АС

Рисунок 3 – Схема планируемого покрытия проездов

Помимо прочего, усиливается государственный контроль над сферой придорожного сервиса. Это объясняется высокой степенью значимости системы автомобильных дорог и автотранспорта, а также необходимостью обеспечения безопасности на трассах. Органы власти оказывают непосредственное влияние на формирование объектов

придорожного сервиса через согласование и утверждение проектов, строительных норм и правил, требований безопасности. А также при осуществлении контроля над текущей деятельностью объектов придорожного сервиса контролирующими органами.

Но, кроме усиления контроля над ведением придорожного бизнеса, федеральные власти предприняли шаги в направлении поддержки и содействия развитию придорожного сервиса путем создания целевых программ с целью получения предпринимателями льготных кредитов и государственной поддержки в различных вариантах.

На фоне сложившихся тенденций вполне ясно проявляется перспектива вытеснения крупными компаниями объектов малого и среднего бизнеса с важнейших автомагистралей. В результате, основным полем деятельности для предпринимателей остаются дороги регионального значения.

Наиболее успешными объектами будут являться либо сетевые компании, либо организации с технологическим управлением, т.е. объекты с минимальными эксплуатационными затратами и приемлемым качеством товаров и услуг.

На это также повлияли:

- рост автомобилизации населения;
- высокие тарифы на железнодорожный транспорт и авиаперевозки, что способствует росту автотуризма;
- увеличение пассажирских и грузовых перевозок на федеральных трассах;
- государственная поддержка развития дорожной отрасли;
- политика развития автотуризма.

Основной из причин востребованности мотелей является высокий уровень развития автомобильного туризма в этих странах. Цели автотуризма могут быть совершенно разные – от семейного отдыха до командировки. Дополнительным стимулом для остановки в мотеле служит система штрафов за ночлег в автомобилях, широко распространенная в некоторых странах.

Решения для придорожных комплексов, реализованные в США и европейских странах могут быть использованы в России, но при этом необходимо учесть особенности российской действительности: низкий уровень культуры российских водителей, меньшая интенсивность движения на автодорогах, развивающийся автотуризм.

Иностранная модель ведения придорожного бизнеса учит отечественных предпринимателей формированию единых архитектурных

концепций объекта и бренда пользующегося доверием у потребителя, высоких стандартов обслуживания и управления, не зависимо от того, касается ли это уборки территории, обеспечения безопасности или доброжелательности персонала.

В состав многофункциональных комплексов должны входить:

- отдельные стоянки для автотуристов, дальнобойщиков и автобусов;

- АЗС, позволяющая заправиться любым типом топлива;

- пункты общественного питания, включающие в себя столовую и кафе;

- отдельные комнаты отдыха дальнобойщиков и автотуристов со специально отведённой зоной для курения.

Кроме перечисленных элементов, весьма желательным является размещение таких объектов бизнеса как:

- СТО и автомойка;

- мотель;

- набор гигиенических услуг (душевые, прачечная и т.п.);

- пункт медицинской помощи;

- конференц-зал и средства связи;

- магазины с широким ассортиментом.

На данный момент российский рынок придорожного сервиса не представляет большого интереса для франчайзеров с мировым именем. Как следствие, найти иностранную франшизу с подходящим комплектом услуг очень сложно. Но, даже если правообладатели пойдут навстречу, вряд ли это обрадует потенциального инвестора.

В таком случае, единственным выходом из ситуации является формирование набора франшиз, включающего в себя фаст-фуд, мотель, СТО и АЗС. Однако не все форматы фаст-фуда удовлетворяют требованиям современного потребителя на дорогах нашей страны. Франшизы мотеля также не будут приносить прибыль в достаточной степени, т.к. иностранные бренды в сфере гостиничного бизнеса не известны большинству российских потребителей услуг дорожного сервиса. Единственным вариантом, когда франшиза способна оказать реальную помощь развивающемуся бизнесу - это сотрудничество с крупными нефтяными компаниями.

Как следствие, вариант привлечения франшиз может оказаться нерентабельным для ведения бизнеса, в результате чего формирование собственных товарных знаков и продвижение их на рынке становится наиболее привлекательным направлением.

Застройщик, ООО «Татнефть-АЗС Центр», в соответствии с комплексным планом развития ОАО «Татнефть», принял решение о разработке проектной документации объекта «АЗС, Самарская область, Красноярский район, автодорога Москва-Челябинск, 1055 км слева».

ООО «АЗС-Строй» разработало проектную документацию объекта капитального строительства на основании следующих документов:

- задание на проектирование;
- договора аренды земельного участка;
- кадастрового паспорта земельного участка

Проектная документация разработана в соответствии с градостроительным планом земельного участка, заданием на проектирование, документами об использовании земельного участка для строительства, техническими регламентами устанавливающими требования по обеспечению безопасной эксплуатации зданий, строений, сооружений и безопасного использования прилегающих к ним территорий, и с соблюдением технических условий.

Библиографический список

1. Провалова, Е.В. Повышение эффективности кадастровой деятельности и качества кадастровых работ / Провалова Е.В., Цаповская О.Н., Сюдюков О.И. / Материалы VIII международной научно-практической конференции: Аграрная наука и образование на современном этапе развития: опыт, проблемы и пути их решения. 2017. С. 16-19.
2. Гавзалелова, М.В. Проблемы земельных отношений, возникающие между собственниками и органами исполнительной власти местного самоуправления / Гавзалелова М.В., Цаповская О.Н. / Материалы международной студенческой научной конференции: В мире научных открытий. 2017. С. 24-26.
3. Провалова, Е.В. Порядок выдела земельных участков из земель сельскохозяйственного назначения в счет земельных доле / Провалова Е.В., Цаповская О.Н., Сальников Ю.А. / Материалы VIII международной научно-практической конференции: Аграрная наука и образование на современном этапе развития: опыт, проблемы и пути их решения. 2017. С. 29-34.
4. Филиппова, Л.П. Методы прогнозирования рыночной стоимости земли по Нурлатскому району / Филиппова Л.П., Воронова А.А., Цаповская О.Н. / Материалы VIII международной научно-практической

конференции: Аграрная наука и образование на современном этапе развития: опыт, проблемы и пути их решения. 2017. С. 42-45.

5. Цаповская, О.Н. Осуществление государственного земельного контроля за использованием и охраной земель в Ульяновской области / Цаповская О.Н., Провалова Е.В., Ермошкин Ю.В., Ерофеев С.Е., Хвостов Н.В. / Землеустройство, кадастр и мониторинг земель. 2016. № 10. С. 26-29.

PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF ROADSIDE SERVICE

Capowski V. A., Nurtdinov A. R.,