

Бобров Е.А.

Алтайский государственный университет
Научный руководитель – А. Г. Редькин, к. г. н., доцент

РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА КАК ЭЛЕМЕНТА ТУРИСТСКО-РЕКРЕАЦИОННОГО КОМПЛЕКСА РЕГИОНА (НА ПРИМЕРЕ АЛТАЙСКОГО КРАЯ)

Располагаясь на юге Западной Сибири и обладая относительно благоприятными природно-климатическими условиями, Алтайский край перспективен для рекреационного освоения. В связи с развитием туризма в Алтайском крае увеличился поток автотуристов. В целях сохранения данной положительной тенденции возникает вопрос по улучшению автодорожной инфраструктуры как одной из главных составляющих туристской отрасли. Протяженность дорог в Алтайском крае занимает третье место в России и составляет 16 676 километров. Экономическое развитие края во многом зависит от степени развития системы автомобильных дорог, выполняющих важную объединяющую роль. Дороги сегодня – важнейшие социально-экономические составляющие рынка, качество которых напрямую влияет на становление и развитие успешной или провальной экономики региона.

Использование дорог в туристских целях, прежде всего, обусловлено комфортабельностью магистралей и оснащением их необходимым числом промежуточных станций заправки топливом, пунктов технического обслуживания и случайного ремонта, мотелями, гостиницами, кафе, столовыми, чайными, дорожными магазинами, медпунктами и другими службами, включая телефонную, телеграфную и почтовую связь, т.е. объектами дорожного сервиса.

Для того чтобы оценить современное состояние системы придорожного сервиса в Алтайском крае, нами были рассчитаны показатели удельной плотности (количество) объектов дорожного сервиса и составлены карты плотности АЗС, СТО, гостиниц и пунктов питания. Исходные данные, которые использовались для расчетов показателей, были получены за время прохождения производственной преддипломной практики в отделе дорожного сервиса КГКУ «Алтайавтодор».

В соответствии с постановлением правительства РФ от 29 октября 2009 года № 860 «О требованиях к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования объектами дорожного сервиса, размещаемыми в границах полос отвода», объекты придорожного сервиса должны располагаться в границах полос отвода автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального, межмуниципального и местного значения на определенном расстоянии друг от друга. Расстояние между объектами дорожного сервиса одного вида зависит от класса (категории) автомобильной дороги. Так, например, наиболее распространенные (комплексобразующие) объекты дорожного сервиса, такие как АЗС, станции технического обслуживания, шиномонтажные мастерские и пункты общественного питания, на автомобильных дорогах IА, IБ, IВ, II и III категорий должны располагаться на расстоянии максимум 100 км, но не дальше. А вот гостиницы (мотели, кемпинги) на расстоянии 250 км. Поскольку большинство автомобильных дорог Алтайского края относятся к III и IV категории, удельная плотность объектов дорожного сервиса рассчитывалась нами именно на 100 км линейной части.

Рассмотрим сложившуюся ситуацию в придорожном секторе Алтайского края по каждому виду предоставляемых услуг на объектах дорожного сервиса.

Одни из самых распространенных ОДС – это автозаправочные станции. Анализируя рассчитанные показатели удельной плотности АЗС и построенную нами карту плотности АЗС на 100 км линейной части автомобильных дорог Алтайского края, отчетливо видно, что острый недостаток в АЗС испытывают лишь три района Алтайского края: Чарышский, Солонешенский и Курьинский. Еще в 25 районах наблюдается ситуация, соответствующая норме, – одна-две АЗС на каждые 100 км дорог, что соответствует 860 постановлению правительства РФ. А вот в остальных районах количество АЗС уже превышает требуемые показатели. В Павловском, Локтевском, Волчихинском, Славгородском, Петропавловском, Смоленском, Зональном, Алтайском, Михайловском и Первомайском районах автомобильные дороги перенасыщены АЗС во много раз.

Если рассматривать ситуацию с обеспеченностью алтайских дорог АЗС в целом по региону, то ни о какой нехватке этих объектов дорожного сервиса не может быть и речи, а даже напротив. Получается, что дороги края в несколько раз перенасыщены АЗС, однако нельзя не согласиться с высказыванием Виктора Клепикова, председателя Федерации автовладельцев Алтая, который утверждает, что АЗС по территории края распределены неравномерно и хаотично.

Гостиницы, как и автозаправочные станции, размещены по территории Алтайского края крайне неравномерно и в большинстве случаев сосредоточены вблизи городов и в районных центрах. Наибольшего числа гостиницы достигают в Алтайском, Чарышском, Бийском, Суетском, Славгородском, Змеиногорском, Ельцовском и Немецком районах.

В размещении станций технического обслуживания тоже прослеживается ярко выраженная неравномерность. В некоторых районах их концентрация чрезмерно велика, а где-то их совсем нет или слишком мало.

Размещение объектов придорожного сервиса напрямую зависит от интенсивности движения автомобильного транспорта и определяется наличием объектов экономического, социального и культурного назначения в местах оптимальной доступности.

Неравномерное размещение объектов дорожного сервиса на трассах как федерального, так и регионального значения, – одна из наиболее серьезных проблем, присущих отрасли придорожного сервиса в Алтайском крае и в России. Помимо этого существует еще ряд проблем:

- низкий уровень сервиса;
- отсутствие достаточной степени квалификации работников придорожного сервиса, что приводит к низкой культуре обслуживания и качеству сервиса;
- выраженный дефицит объектов, оказывающих комплекс услуг участникам дорожного движения;
- отсутствие не только реальной поддержки со стороны региональных и федеральных органов власти, но и наличие нестабильной организационно-правовой системы, не имеющей четких норм, правил по размещению и составу объектов;
- у большинства объектов отсутствует информация о размещении, составе и качестве оказываемых услуг;
- слабо развит такой сегмент придорожного сервиса как средства размещения (гостиницы, автокемпинги, мотели).

Развитие таких направлений туризма как автотуризм и караванинг может существенно повлиять на развитие придорожного сервиса, а это создание большего количества рабочих мест. Но отсутствие информации об объектах придорожного сервиса, их местах нахождения, спектре предоставляемых услуг, негативно сказывается на развитии туризма на территории.

Основной тенденцией развития рынка придорожного сервиса сегодня можно назвать рост потребительских требований к составу и качеству реализуемых товаров и услуг. Клиенты предпочитают пользоваться услугами известных брендов и приобретать их продукцию, ожидая получить высокое качество сервиса.

При идеальных условиях развития придорожного сервиса в России вполне возможно достичь успехов иностранных коллег. Лидерами в сфере развития придорожного сервиса являются такие страны как США, Канада, Германия, Франция.

Решения для придорожных комплексов, реализованные в США и европейских странах, могут быть использованы в России, но при этом необходимо учитывать 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.

Зарубежная практика доказывает необходимость разделения клиентских потоков.

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.

Как известно, придорожный сервис – это облик любого региона, а уровень придорожного сервиса всегда диктует уровень автомобильных дорог, на которых этот сервис находится. Данные правила актуальны и сейчас. Из года в год количество автомобилей на наших дорогах стабильно увеличивается, а вместе с ними пропорционально увеличивается и потребности в качественном придорожном сервисе.

Алтайский край располагает весьма привлекательными ресурсами для развития туризма. Однако туристская деятельность не может развиваться без наличия транспортной инфраструктуры, в том числе и придорожного сервиса. Туризм и придорожный сервис неразрывно связаны друг с другом; первое не существует без второго. Вследствие этого, изучение придорожного сервиса как фактора влияния на развитие туризма имеет приоритетную значимость.

Обобщая результаты проведенного исследования можно сделать следующие выводы.

1. Наиболее распространенные виды услуг в придорожном секторе – это торговля, общественное питание, АЗС, СТО.
2. Практически неразвиты такие виды услуг как бытовые и услуги связи.
3. Размещение объектов дорожного сервиса вдоль автотрасс неравномерно, без учета факторов, влияющих на спрос.
4. Основными зонами концентрации предприятий придорожного сервиса являются территории, расположенные в непосредственной близости к АЗС и СТО, а также к населенным пунктам.
5. С точки зрения формы организации бизнеса низкую долю составляют придорожные комплексы.

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.