

# ПРИДОРОЖНЫЙ СЕРВИС В РОССИИ

**В нашей стране объекты дорожного сервиса вдоль автомобильных дорог далеко не всегда отвечают современным запросам участников дорожного движения. Такие объекты в России чаще всего «не упорядочены, не регламентированы по составу и качеству оказываемых услуг». Кроме того, они «не соответствуют предъявляемому уровню требований к обустройству и содержанию примыканий переходно-скоростных полос».**

Согласно данным Росавтодора, на сегодняшний день около 40% объектов дорожного сервиса на федеральных магистралях не оборудовано необходимыми парковочными местами. Только 15% имеют стоянки для грузовых автомобилей, менее 40% оснащены необходимыми удобствами.

Оценивая в этом направлении зарубежный опыт, стоит обратить внимание на существующие в ряде стран типы объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ). Так, например, ОТИ для использования в экстренных ситуациях представляет собой площадку, которая примыкает к автомагистрали и предназначается для съезда транспортных средств всех категорий только в аварийных и безотлагательных ситуациях. Площадка оборудована связью для вызова специальных служб.

Также существует отдельный тип ОТИ для осуществления надзорных функций: контроля транспортной документации, регистрации транспортных

средств и их технического состояния, весогабаритных параметров и прочего. Следует выделить и объекты транспортной инфраструктуры, различающиеся предметом платности: это ОТИ без оказания платных услуг, с оказанием ограниченного перечня платных услуг и с оказанием неограниченного перечня платных услуг. Последний представляет собой многофункциональный комплекс, имеющий, как правило, примыкания не к автомагистрали (с целью исключения помех для транспортного потока), а к второстепенной дороге, находящейся недалеко от развязки с автомагистралью. При этом все три объекта, предназначенные для остановки и стоянки транспортных средств, имеют разметку, обозначающую места для расположения транспортных средств, оборудованы освещением, необходимой санитарной зоной и местом для отдыха. Объекты без оказания платных услуг расположены последовательно вдоль магистрали на расстоянии друг от друга, не превышающем

по времени движения двух часов. Стоит отметить, что перечисленные виды придорожного сервиса входят в разные зоны ответственности.

Создание в России условий для комфортного и неутомительного передвижения по автодорогам, которые, в свою очередь, будут (должны!) способствовать обеспечению безопасности дорожного движения и улучшению обслуживания пользователей автодорог, – наиболее актуальная тема сегодняшнего дня. Поэтому отраднo, что в настоящее время открыто широкое обсуждение проекта **Концепции развития объектов дорожного сервиса** «вдоль автомобильных дорог общего пользования федерального значения», которая призвана решить существующие проблемы и улучшить ситуацию в области обслуживания участников дорожного движения. Над созданием проекта этого документа в течение года трудились специалисты Федерального дорожного агентства и Государственной компании «Российские автомобильные дороги». Разработка Концепции инициирована ООО МСП «Опора России» и поддержана министром транспорта РФ М.Ю. Соколовым.

В мае 2010 года на дорогах, переданных в доверительное управление Государственной компании «Автодор», совместно с представителями Общероссийской общественной организации малого и среднего бизнеса «Опора России» был проведен мониторинг состояния объектов дорожного сервиса на автомобильных дорогах переданных компании в доверительное управление. Выяснилась острота проблемы, касающаяся не только качества услуг, предоставляемых владельцами сервиса, но и многочисленных нарушений, связанных с безопасностью дорожного движения на въездах и выездах к таким объектам. С того момента началась последовательная и системная работа по созданию дорожного сервиса в составе многофункциональных зон (МФЗ) на автотрассах М-4 «Дон», М-1 «Беларусь», а с октября 2011 года – и М-3 «Украина».

Предназначение автомагистральной дороги состоит в том, чтобы по ней можно



было максимально быстро и безопасно доехать из одного пункта в другой. Этот принцип и был заложен специалистами «Автодора» при разработке программы развития многофункциональных зон дорожного сервиса, куда должны быть включены: АЗС, станция техобслуживания легкового и грузового транспорта с мойкой и шиномонтажом, стоянки для легковых и грузовых автомобилей, автобусов, места отдыха водителей и пассажиров, магазин, кафе-ресторан, гостиница и (или) мотель, павильон для розничной торговли самобытными товарами местности.

Глава Росавтодора Роман Старовойт на заседании рабочей группы по развитию ОДС вдоль федеральных автомобильных дорог отметил: «Достигнут важный результат: определена стратегия и идеология развития отрасли дорожного сервиса на федеральных дорогах. – большая работа по реализации Концепции и созданию современной инфраструктуры вдоль федеральных трасс». До апреля 2014 года должно пройти широкое общественное обсуждение Концепции, и, уже с учетом предложений и результатов обсуждения, специалисты Росавтодора представят в министерство план-график мероприятий по реализации проекта, «дорожную карту».

Так, в конце января 2014 года в Аналитическом центре при правительстве Российской Федерации был организован круглый стол, где эксперты – представители Росавтодора, Государственной компании «Автодор», бизнес-сообществ, профессиональных и общественных объединений и организаций – высказали свои мнения и пожелания относительно целесообразности введения механизмов саморегулирования, разработки стандартов управления объектами дорожного сервиса, особенностях применения механизмов государственно-частного партнерства. Говорилось также о разработке генеральной схемы размещения объектов дорожного сервиса, создании их типовых проектов, а также о контроле качества предоставляемых услуг. На мероприятии было заявлено, что в деле создания ОДС очень важен комплексный, системный, подход.

\*\*\*

Все мы являемся участниками дорожного движения, и большинство из нас

любит путешествовать на собственном автомобиле. Каждому автотуристу, а уж тем более водителю-дальнобойщику знакомы проблемы, возникающие в пути. Пользователи автодорог нуждаются как в качественном отдыхе водителей и пассажиров, так и в своевременном обслуживании автомобилей и в оказании профессиональной помощи – технической или медицинской.

Среди имеющихся в настоящее время объектов дорожного сервиса много таких, которые не только не отвечают санитарно-гигиеническим требованиям, но и являются объектом так называемого «самозахвата». В этом направлении, по словам участников круглого стола, необходимо активно содействовать переходу стихийно созданных ОДС в правовое поле. Создание правовой базы обеспечит возможность для привлечения в развитие дорожного сервиса малого и среднего предпринимательства. Кроме того, возрастет заинтересованность местных властей в создании дополнительных стимулов для развития бизнеса в сфере дорожного сервиса. Все это, в свою очередь, повысит социально-экономический статус той или иной территории, и, возможно, станет привлекательным фактором для развития туристических кластеров в ряде регионов.

Широкие возможности для развития бизнеса в сфере придорожной инфраструктуры открывает постоянный рост пассажирских и грузовых перевозок на федеральных трассах.

Почему же до сих пор придорожная инфраструктура в нашей стране оставляет желать лучшего?

Во-первых, понятно: нужны инвестиции. Но здесь появляется проблема: трудно подсчитать приблизительный срок окупаемости... Отсутствие нормативно-правового регулирования также препятствует привлечению средств частных инвесторов при проектировании, строительстве и эксплуатации объектов дорожного сервиса, в том числе на условиях государственно-частного партнерства.

По мнению участников круглого стола, развитию цивилизованного бизнеса во многом препятствует известная процедура, связанная с проблемами землеотвода. Процедура долгая, сложная и затратная, ведь большинство земельных участков находятся в частных руках.

Проектом концепции, в частности, предусмотрены изменения в действующем законодательстве, по которым Росавтодор получит полномочия по резервированию, изъятию и реализации земельных участков под объекты дорожного сервиса, а также сможет заказывать проектирование, строительство, содержание, ремонт и реконструкцию таких объектов.

Конечно же, немалые средства пойдут на обеспечение будущих объектов дорожного сервиса инженерными комму-







никациями, на строительство съездов и примыканий, переходно-скоростных полос. Это всегда довольно обременительно для бизнеса. Не случайно одним из прозвучавших на круглом столе предложений было следующее: упростить существующие технические условия для подвода инженерных коммуникаций. С интересом участники круглого стола заслушали мнение представителя бизнеса – собственника транспортной компании-перевозчика Павла Осева. «Основная проблема касается земельных отношений, поскольку зачастую земли, необходимые для строительства объектов дорожного сервиса, находятся в долгосрочной аренде (с 1990-х годов!) и никак не используются», – сказал он. Павел Михайлович также отметил, что необходимы государственные гарантии при предоставлении земель под нужды ОДС.

Как же в целом создать благоприятные условия для привлечения инвестиций в развитие придорожной инфраструктуры? Как стимулировать бизнес в дальнейшем? В концепции, помимо стратегии развития государственно-частного партнерства, предусмотрена возможность подготовки площадок для объектов дорожного сервиса за счет владельцев дорог. К эксплуатации таких объектов в дальнейшем будут привлекаться сами предприниматели. В перспективе – разработка системы поддержки тех бизнесменов, которые решили развивать свое дело в сфере дорожного сервиса. Нужно создать

систему информирования участников дорожного движения об объектах дорожного сервиса, а также о предоставляемых услугах и их качестве. При этом следует помнить, что требования к дорожному сервису со стороны перевозчиков одни, а со стороны, автотуристов – совершенно иные, принципиально отличающиеся.

\*\*\*

На экспертном обсуждении Концепции развития объектов дорожного сервиса, состоявшемся в стенах Аналитического центра при Правительстве РФ, первый заместитель руководителя центра Владислав Онищенко в самом начале работы круглого стола заявил, что в области развития дорожного сервиса, прежде всего, важна степень присутствия государства. В концепции важно доработать некоторые направления, особенно те, которые касаются сферы разграничения государственных и частных инвесторов.

Начальник управления земельно-имущественных отношений Федерального дорожного агентства Юрий Лахин обратил особое внимание собравшихся на важность организации широкого обсуждения Концепции с органами исполнительной власти субъектов РФ и субъектами малого и среднего предпринимательства. При этом он отметил, что в настоящий момент отсутствуют системные решения по организации комплексов ОДС. В ближайшем будущем нужно выработать типовые стандарты

таких комплексов. Юрий Юрьевич отметил, что бизнес ждет четкой государственной стратегии развития отрасли придорожного сервиса.

Начальник управления недвижимого имущества ГК «Автодор» Галина Шихова дала такой комментарий: «В госкомпании «Автодор» при создании многофункциональных зон (МФЗ) учли европейский опыт придорожной инфраструктуры по качеству услуг и критериям безопасности, но адаптировали его к российским реалиям и законодательству. По автодорогам были утверждены схемы размещения МФЗ. Специалисты компании вместе с представителями «Опоры России», учитывая мнение перевозчиков, определили количественную потребность в таких сервисных зонах на дорогах «Автодора».

Решили, что на трассе М-4 «Дон» МФЗ будут располагаться через 70–90 км, на М-1 «Беларусь» – через 60–70 км и на М-3 «Украина» – через 50–70 км. На сегодня эти интервалы признаны специалистами госкомпании оптимальными, ведь на дорогах продолжит развитие и существующий сервис. Разумеется, если такой сервис легитимен и предприниматель своевременно оформил все разрешительные документы на его строительство и эксплуатацию.

За период 2010–2013 годов при участии Государственной компании «Автодор» созданы и реконструированы 22 МФЗ: четыре в Московской области, одна – в Липецкой, одна – в Тульской; четыре – в Воронежской, одна – в Ростовской области и пять – в Краснодарском крае. Также четыре МФЗ созданы на автодороге М-3 «Украина» в Калужской области.

Инвесторами МФЗ стали такие компании, как Роснефть, ООО «Газпромнефть-Центр», ОАО Татнефть, ОАО «ЦКАД», ООО «Анкона», ИП «В.П. Малов», ООО «Кимовскгазстрой», ООО «УС-2», ООО «Юкон». В 2014 году количество МФЗ достигнет 28.

В вопросах развития дорожного сервиса Госкомпания «Автодор» сотрудничает с Общероссийской общественной организацией малого и среднего бизне-

са «Опора России». Так, сейчас прорабатываются вопросы Концепции обустройства площадок отдыха. Концепция предусматривает создание фирменного стиля Государственной компании с единым цветовым решением, объединяющим элементы благоустройства с применением модульной структуры, организации пространства зоны отдыха с учетом местных условий, интенсивности движения, рельефа местности и др., сохраняя единый стиль и типовые элементы. В ближайшее время мы планируем запустить пилотный проект по обустройству площадки отдыха, расположенной на автодороге М-4 «Дон». Мы планируем на участке 21 км – 225 км автодороги М-4 «Дон» обустроить по новой концепции 19 площадок отдыха.

На новых площадках отдыха смогут останавливаться длинномерные грузовые автомобили. Это станет решением острой проблемы, которая зачастую приводит к ДТП с тяжелейшими последствиями, – грузовиков, останавливающихся на обочине скоростных дорог».

Заместитель генерального директора ассоциации «РАДОР» Анна Цаплина, обратив внимание на территориальную неравномерность развития транспортной инфраструктуры, заметила, что при строительстве объектов дорожного сервиса должна осуществляться господдержка из бюджетов разного уровня в удаленных и малонаселенных районах. На остальных объектах финансовое государственное вмешательство излишне. «Концепция – важный документ. Ее цель – предоставить качественный набор услуг пользователю дорог, параллельно развивая малый и средний бизнес. Роль государства при этом должна быть минимально необходимой, все остальное отрегулирует пользователь... Никто не заставит бизнес работать там, где ему невыгодно!», – пояснила Анна Витальевна.

Председатель комитета по логистике Торгово-промышленной палаты РФ Олег Дунаев выразил следующую точку зрения: «Государство обязано разработать и предоставить стандарты дорожного сервиса на дорогах разного уровня: федеральных, региональных, муниципальных. И только тогда надо

думать, кто и в какой форме будет управлять этими объектами». «Инфраструктура – это вопрос государства только там, где бизнес не справляется», – заметил руководитель дирекции экономики транспорта Аналитического центра Леонид Азимов.

Президент Российской ассоциации подрядных организаций в дорожном хозяйстве Александр Малов считает так: «Надежды на бизнес и саморегулирование в бизнесе – это утопия. Нужен документ, новый закон, не разделяющий понятия дороги и дорожного сервиса. Дорога – это не просто проезжая часть, а полный комплекс услуг и сооружений, обеспечивающих, прежде всего, безопасный проезд всем участникам движения. При проектировании дорог необходимо это учитывать!..

Наша главная задача – не просто развивать бизнес. Необходимо улучшать качество жизни, необходимо сократить количество аварий, сократить смертность на дорогах».

**Светлана Пичкур**



Отраслевая медиа-корпорация «Держава» приглашает компании транспортного строительного комплекса разместить информацию о своих предприятиях и организациях в интернет-версии бизнес-справочника «Современные материалы, технологии и оборудование для дорожно-транспортного строительства» на 2014 год. Электронный формат этого справочника уже более трех лет пользуется большой популярностью среди специалистов отрасли, поскольку содержит в себе регулярно обновляемую информацию.

На страницах электронного справочника пользователь (посетитель сайта отраслевой медиа-корпорации «Держава») может выбрать интересующую его рубрику, ознакомиться с информацией о деятельности предприятий и в один клик перейти на сайт выбранной им компании.

Пользование справочником не требует регистрации!

Чтобы оформить электронную визитную карточку для вашей компании, необходимо заполнить анкету на сайте [www.dorvest.ru](http://www.dorvest.ru) в разделе «Бизнес-справочник»

\*Дополнительные сведения можно получить по телефону (812) 320-04-08 и, конечно же, на сайте [www.dorvest.ru](http://www.dorvest.ru)