

РАЗВИТИЕ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА В РОССИИ

В нашей стране не так много мест вдоль автомобильных трасс, где усталому путешественнику смогут предложить хороший обед, уютный номер в мотеле, безопасную стоянку для его автомобиля, а при необходимости – техническую или медицинскую помощь. Пока привычнее спонтанные остановки, на которых местные жители торгуют всякой всячиной сомнительного качества, сон в кабине автомобиля, отсутствие элементарных гигиенических услуг. Придорожный сервис в нашей стране только начал принимать цивилизованные формы, а руководству страны и бизнесу еще предстоит выработать единые подходы к строительству и эксплуатации объектов придорожного сервиса.



О том, что происходит с развитием этого направления в России в настоящее время, мы попросили рассказать начальника отдела дорожного сервиса управления недвижимого имущества ГК «Автодор» **Е.Н. ЛУНЕВА**.

– Евгений Николаевич, какие на сегодняшний день существуют стандарты и нормы российского рынка придорожного сервиса?

– Стандарты и нормы по проектированию, строительству и эксплуатации объектов придорожного сервиса на территории Российской Федерации определены нормативными актами. Следует отметить, что Государственной компанией «Автодор» в 2013 году разработан межгосударственный стандарт ГОСТ «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к размещению объектов дорожного и придорожного сервиса».

На экспертном совете по вопросам развития дорожного сервиса приня-

то решение о разработке «Концепции развития объектов дорожного сервиса, в том числе в составе многофункциональных зон (МФЗ), в полосах отвода и придорожных полосах автомобильных дорог Государственной компании «Российские автомобильные дороги».

В рамках этого документа будут отработаны следующие вопросы:

- создание основных единых принципов планирования размещения объектов дорожного сервиса и создания многофункциональных зон вдоль дорог Государственной компании;
- создание сети мотелей в составе многофункциональных зон дорожного сервиса;
- концепции обустройства площадок отдыха;
- дифференцированные правила и условия размещения объектов дорожного сервиса и многофункциональных зон вдоль дорог Государственной компании, учитывающие различные факторы экономического, социального, географического, демографического, сезонного и климатического характера;
- разработка правил подготовки, экспертной оценки и принятия Государственной компанией обоснованных с точки зрения ведения бизнеса (экономически обоснованных) решений о размещении объектов дорожного сервиса и многофункциональных зон;
- разработка стандартов Государственной компании по оказанию услуг на объектах дорожного сервиса и в многофункциональных зонах;
- разработка требований к отбору инвесторов в целях создания и эксплуатации объектов дорожного сервиса и создания

многофункциональных зон вдоль дорог Государственной компании и к моделям организации отношений с ними (концессия, аренда бизнеса, инвестиционные контракты и др.);

■ разработка типовых архитектурно-планировочных решений (типовых проектов) по созданию объектов дорожного сервиса и созданию многофункциональных зон вдоль дорог Государственной компании.

– Что представляют собой многофункциональные зоны и есть ли планы по строительству подобных объектов на федеральных трассах?

– Многофункциональные зоны (МФЗ) – это зоны комплексного обслуживания пользователей и размещения объектов дорожного сервиса, обеспечивающие предоставление полного пакета услуг для пользователей автомобильных дорог. МФЗ – это место, предназначенное для стоянки легковых и грузовых автомобилей, автобусов, для размещения многотопливной заправочной станции, для зон отдыха и питания, медпункта. Сюда также включены услуги по обслуживанию и ремонту автомобилей, мусоросборник, телефон и т. д. Все это должно быть обустроено в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 29.10.2009 № 860 «О требованиях к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования объектами дорожного сервиса, размещаемых в границах полос отвода».

В состав объектов МФЗ входит мотель (гостиница) – в случаях, когда это необходимо для исполнения требований по соблюдению норм обеспечения безопасных условий перевозок, в соответствии с установленным режимом труда и отдыха водителей. Также в состав объектов МФЗ могут быть включены: автомобильная мойка, станция технического обслуживания, места для розничной реализации продуктов, сувениров местного промысла, стоянки для автокемперов, вертолетные площадки, интернет, банкоматы.

Следует сказать, что выбор инвестора для создания МФЗ осуществляется путем проведения открытого аукциона. Инвестор, выигравший аукцион, берет на себя обязательства построить МФЗ с вышеперечисленным набором объектов и услуг. Объем инвестиций в создание одной МФЗ оценивается в 300–350 млн рублей.

– Что происходит в области гармонизации стандартов придорожного сервиса между Евросоюзом и Россией?

– Есть решение комиссии Таможенного союза от 18.10.2011 № 827 «О принятии технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог». Указанный Технический регламент вступает в силу с 15 февраля 2015 года. Он позволяет:

- устанавливать минимально необходимые требования безопасности к автомобильным дорогам и процессам их проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации, а также формы и порядок оценки соответствия этим требованиям;
- регулировать расположение объектов дорожного и придорожного сервиса;
- устанавливать термины и определения, единые для государств – членов Таможенного союза.

Требования указанного Технического регламента гармонизированы с Европейским соглашением о международных автомагистралях (СМА) ЕЭК ООН, Женева, 15.11.1975, Конвенцией о дорожном движении ЕЭК ООН, Вена, 08.11.1968; Конвенцией о дорожных знаках и сигналах ЕЭК ООН, Вена, 08.11.1968, Директивой Евросоюза 2004/54/ЕС от 29.04.2004, Соглашением о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств – участников Содружества Независимых Государств от 04.06.1999. Национальное законодательство европейских государств в сфере транспорта динамично развивается в силу увеличения транспортных потоков, развития транспортной и автотуристической инфраструктуры отдельных государств, а также в силу всесторонней интеграции транспортных систем отдельных европейских государств в единую транспортную систему Евросоюза.

В этой связи в рамках Евросоюза происходит гармонизация стандартов и норм, предъявляемых к объектам придорожного сервиса. Это позволяет некоторым европейским странам эффективно использовать транзитный потенциал, уменьшать затраты на перевозки, улучшать транспортное обеспечение новых территорий как центров социально-экономического развития, развивать конкурентный рынок транспортных услуг и услуг придорожного сервиса.

Вместе с тем, политика в отношении государства и бизнеса в сфере дорожного строительства и строительства объектов придорожного сервиса в различных государствах Евросоюза отличается.

Так, например, во Франции первоочередное право строительства объектов придорожного сервиса на новой платной автодороге предоставляется инвестору, участвующему в строительстве такой платной автодороги, в то время как в Германии платную автодорогу и объекты придорожного сервиса на ней строят разные инвесторы.

Целесообразно создание совместных рабочих групп на уровне Минтранса России и министерств транспорта ведущих европейских государств, успешно использующих свой транзитный потенциал для координации национальных законодательных инициатив в отношении стандартов, а также с целью гармонизации отраслевого законодательства.

Такие меры приведут к повышению доверия международных инвесторов к российскому транспортному рынку и улучшению инвестиционного климата в транспортной отрасли РФ.

– Какие имеются перспективы по разработке и внедрению системы образования в сфере придорожного сервиса и туризма в России?

– В РФ существует много учебных заведений, готовящих специалистов для туристической индустрии. Вместе с тем нет ни одного заведения, где обучают специалистов по развитию автотуризма и специалистов, работающих в придорожных комплексах.

Автотуризм в РФ обладает значительным потенциалом, однако по состоянию

на сегодняшний день находится, вероятно, ниже, чем во времена Советского Союза.

Международные консалтинговые агентства докладывают, что в России рынок мотелей еще не созрел и спроса на эту услугу нет.

Из опыта международных операторов придорожного сервиса, например таких лидеров австрийского рынка, как Rosenberger и LANDZEIT, известно, что они не обучают свои кадры в учебных заведениях и не нанимают внешних тренеров.

В указанных сетях существуют свои стандарты обслуживания. Например, минимальное время на приветствие гостя, время подачи напитка и время подачи горячего блюда, а также сезонность ассортимента, позволяющая использовать только свежие фрукты и овощи (в зависимости от сезона), рациональность ассортимента ресторана, способствующие увеличению количества заездов... Поэтому придорожные комплексы, имеющие в своем составе несколько центров прибыли, обладают определенной спецификой.

В связи с этим, по мнению представителей указанных сетей, эффективно обучить новичков и контролировать их работу могут лишь собственные опытные сотрудники. В указанных сетях в плане обучения ставка сделана на наставничество.

В России до настоящего времени объекты придорожного сервиса развивались хаотично. Одной из существенных проблем придорожного сервиса в России практически во всех видах объектов дорожного сервиса – от автосервиса и АЗС до общепита – остается качество услуг и продукции.

Владельцами объектов придорожного сервиса, за исключением ВИНКов (вертикально-интегрированные нефтяные компании – прим. ред.), являются представители малого и среднего бизнеса. Они не имеют возможности инвестировать средства в обучение персонала.

Целесообразно разработать программу по поддержке малого и среднего бизнеса, предусматривающую субсидии на

обучение персонала ОДС. Работа с владельцами ОДС по включению в реестр субъектов МСП, получению субсидий на обучение и участие в программах обучения необходимо организовать совместно с владельцем автодороги, отраслевыми профессиональными объединениями, например Ассоциацией компаний придорожного сервиса и туризма, правительствами субъектов РФ в лице органов, отвечающих за работу с субъектами МСП.

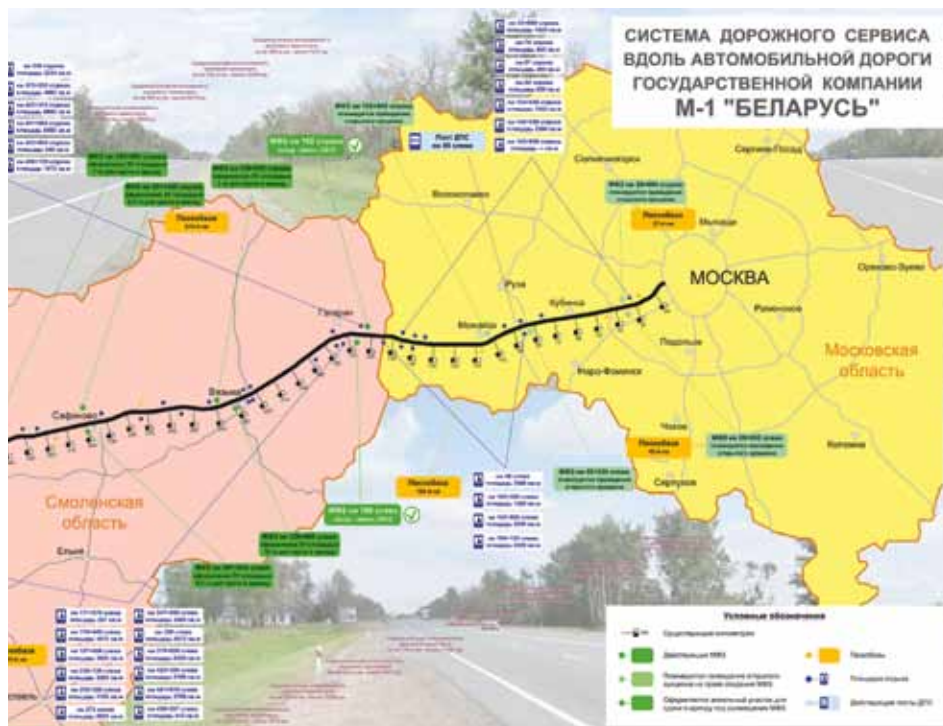
Также необходима процедура тестирования и контроля качества услуг.

– Есть ли спрос на качественные услуги придорожного сервиса в России?

– Прямо скажем, спрос на качественный придорожный сервис в России пока невысок. В том числе и поэтому ОДС пока не считаются в достаточной степени инвестиционно-привлекательными объектами, хотя ОДС – это и повышение уровня социального и культурного порядка, это и внимательное отношение к окружающей всех нас территории. Но все это дело времени, которое постепенно изменит наши привычки.

На сегодняшний день, к сожалению, некоторые водители и пассажиры спрашивают нужду на обочинах, в то время как на АЗС и в кафе имеются туалеты. Водители грузовиков спят в кабинах и разогревают свою еду на примусах, в то время как есть недорогие мотели и кафе. Водитель как грузового, так и легкового авто предпочитает заправиться и покушать, а затем ехать максимально долго, пока не закончится топливо и не захочется спать. А это уже вопрос безопасности. Собственник или наемный водитель, управляющий автомобилем, вышедшим с гарантии, предпочитают сделать ремонт в более дешевом СТО, где необученный персонал установит, скорее всего, неоригинальные автозапчасти. А рынок поддельных автозапчастей составляет более 50% от всего объема потребления. Качество услуг на СТО, расположенных вдоль автодорог, никем не контролируется!

Решать данную проблему необходимо совместно государству и бизнесу. Например, целесообразно призывать руководство СТО к обучению персонала через вступление в отношения по



франчайзингу с международными и российскими компаниями, имеющими стандарты обслуживания и гарантированные поставки оригинальных автозапчастей, и одновременно проводить межведомственные проверки всех СТО в зоне контроля с привлечением нарушителей к ответственности.

Целесообразно строить площадки для грузовиков в составе МФЗ и одновременно межведомственно понуждать водителей грузовиков не оставлять автомобиль на обочине на протяжении ночи.

Необходимо воспитывать культуру потребления качественных услуг путем создания качественных объектов и проведения одновременных контрольных мероприятий по отношению к объектам, где налицо нарушения законодательства.

– Что можно сказать об опыте работы крупнейших европейских и мировых сетей придорожного сервиса? Каковы перспективы вхождения европейских компаний на рынок придорожного сервиса в России?

– Необходимо изучать ошибки, которые были уже совершены в сфере международных сетей придорожного сервиса, а также ошибки правительств европейских государств по регулированию национальной транспортной отрасли в

части развития транспортной и автотуристической инфраструктуры.

Так, например, политика правительства Италии привела к монопольному положению компании Autogrill, объекты которой расположены почти через каждые 20 км на всех федеральных и региональных автодорогах Италии.

Это существенно сдерживает конкуренцию, несмотря на то, что независимые придорожные комплексы объединились в отраслевое объединение.

В результате доминирующего положения компании Autogrill от необоснованно завышенных цен на сувениры, вина, сыры и колбасы страдают потребители – все категории пользователей автодорог.

История немецкой компании Tank&Rast, владеющей большинством объектов придорожного сервиса, также имеет свою специфику. Изначально компания была государственной, и вследствие этого показателями эффективности были не финансовые показатели, а такие, как количество введенных в эксплуатацию объектов. После приватизации компании выяснилось, что компания имеет долгосрочные финансовые проблемы вследствие убыточности многих объектов сети, концепция и система управления которыми не были ориентированы на финансовую эффективность.

По состоянию на сегодняшний день ни одна международная сеть придорожного сервиса не заявила о своем интересе к российскому рынку. Среди причин они называют высокие политические и административные риски. Первым шагом может стать привлечение международных компаний в качестве франчайзинговых партнеров, что не предусматривает инвестиционных рисков, но дает чувство рынка и знание правил игры на рынке.

Между тем, международные ВИНКи, такие как британская Shell и французская TOTAL, заявили о своих намерениях строить в России сети из тысяч АЗК при одновременной покупке нефтеперерабатывающих заводов.

– Каковы проблемы организации работы и получения разрешений на строительство (согласований и подключений к электросетям и водоотведению) компаний малого и среднего бизнеса?

– К таким проблемам можно отнести, например, то, что отраслевые инвесторы предпочитают размещать объекты дорожного сервиса вблизи населенных пунктов, в связи со следующими обстоятельствами:

- возможность получения точек подключения к инженерным сетям;
- привлечение дешевого рабочего персонала из числа местных жителей;
- получение клиентской базы помимо пользователей автодорог (маятниковая интенсивность движения).

Без наличия полноценных инженерных сетей в составе объектов дорожного сервиса не смогут появиться такие серьезные партнеры, как, например, ресторан «Макдональдс». Между тем, затраты на подключение к инженерным сетям составляют 10–20% от всех капитальных затрат. Так, строительство МФЗ обойдется инвестору в сумму около 300 млн рублей. Из них стоимость инженерной инфраструктуры, расположенной за пределами зданий, составит 30–45 млн рублей.

Получение разрешительной документации на проектирование и строительство объектов (например, градостроительного плана земельного участка, разрешения на строительство и акта ввода в эксплуатацию) для вла-

дельца будущего объекта дорожного сервиса представляет существенные трудности. Данные документы оформляются в администрациях муниципальных образований, что означает для предпринимателя – владельца ОДС – существенные административные риски и трудности.

Впрочем, в целях обеспечения эффективного взаимодействия Государственной компании с деловыми кругами и общественностью создан экспертный совет по вопросам развития дорожного сервиса на автомобильных дорогах Государственной компании. В его состав вошли представители федеральных и региональных органов исполнительной власти, общероссийских общественных организаций и, в том числе, Общероссийская общественная организация малого и среднего бизнеса «ОПОРА РОССИИ», с которой в ноябре 2011 года подписано соглашение о сотрудничестве.

В рамках соглашения созданы общественные приемные специализированных территориальных подразделений «Опоры России», объединяющих владельцев сервиса, которые располагаются в офисах филиалов Государственной компании в Голицыно, Воронеже, Калуге, где предприниматели могут получить консультации по взаимодействию с органами власти, развитию объектов дорожного сервиса, узнать о возможности и условиях вовлечения малого бизнеса в эту работу.

На автомобильных дорогах с высокой интенсивностью движения, как привило, бизнес имеет возможность получить возврат вложенных средств в желаемые сроки. Однако даже на самой интенсивной в России автодороге федерального значения М-10 «Россия» АЗС имеют не самые хорошие показатели в сравнении с другими АЗС сети. Причина тому – высокая плотность размещения ОДС.

В некоторых местах АЗС расположены на расстоянии 1 км одна от другой, что создает очень высокую, и даже избыточную конкуренцию. Также следует учитывать то, что высокая плотность размещения объектов дорожного сервиса пагубно влияет на обеспечение безопасности дорожного движения и пропускную способность.

– Что определяет взаимодействие государства и бизнеса при строительстве ОДС и организации работы придорожного сервиса на основе государственно-частного партнерства?

– Участие государства необходимо там, где сроки окупаемости проектов таковы, что привлечение частных инвестиций становится невозможным. Российский частный инвестор не будет вкладывать в строительство придорожной инфраструктуры, если срок его окупаемости более семи лет.

В случае, если государство возьмет на себя часть затрат в местах с невысокой интенсивностью движения или в местах, где точки подключения к инженерным сетям расположены далеко, то придорожная инфраструктура появится и в слабо заселенных территориях, что обеспечит сокращение экономического отставания депрессивных регионов РФ, развитие туристско-рекреационных зон.

Стимулирование частных инвестиций в придорожную инфраструктуру возможно за счет участия государства в затратах посредством включения ОДС в федеральные и/или региональные целевые программы, или применения различных форм государственно-частного партнерства.

При выборе формы государственно-частного партнерства следует принимать во внимание, что частные инвесторы развиваются за счет привлечения кредитов, в обеспечение которых (залог банка) необходимо передавать земельные участки и будущие объекты капитального строительства. Таким образом, за частным инвестором должно оставаться право собственности на ОДС.

– Существуют ли проблемы по привлечению международных поставщиков технологий и оборудования для объектов придорожного сервиса?

– Ограничением для применения новых технологий при строительстве придорожной инфраструктуры является устаревшая нормативно-правовая база.

Интервью подготовил
Григорий Демченко