

# ДОРОЖНЫЙ СЕРВИС В РОССИИ

Одним из важнейших направлений Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года является развитие объектов дорожного сервиса. О том, как решается данная задача, представителям журналов «Дорожная держава» и «В ПУТИ...» рассказал руководитель Федерального дорожного агентства Роман Владимирович СТАРОВОЙТ.

– На какой стадии в данный момент находится разрабатываемая концепция развития объектов дорожного сервиса на федеральных трассах? Как проходит ее реализация?

– Данная концепция была успешно презентована Росавтодором в Минтрансе России и в настоящее время на ее основе разработан проект Генеральной схемы размещения объектов дорожного сервиса на всех федеральных трассах страны. Концепция — это своего рода пошаговая стратегия для развития сервисной инфраструктуры. Она определяет единые стандарты для таких объектов, частоту их размещения и прочие показатели. Также предусматривается внесение изменений в законодательство. Помимо этого, разработаны ти-

повые планировочные решения для создания придорожных сервисных зон. Существуют и уже успешно реализованные проекты создания многофункциональных зон обслуживания автомобилистов. Например, год назад на трассе М-5 «Урал» при поддержке Росавтодора и администрации Пензенской области открылся комплекс «Золотой Петушок» с гостиницей на 62 номера, ресторанами, вместительной автостоянкой, рассчитанной на 200 большегрузных транспортных средств. К услугам водителей – прачечная самообслуживания, банкоматы, магазины запчастей, парикмахерская и даже тренажерный зал.

– Насколько равномерно распределены объекты дорожного сервиса вдоль



федеральных трасс в зависимости от региона страны? Какая ситуация складывается с наличием объектов дорожного сервиса в регионах Урала и Сибири?

– Распределение транспортных потоков, а значит, и потенциальных клиентов таких зон обслуживания по всей федеральной сети неравномерно. На Северо-



Западе или в Центральной части России спрос традиционно высок, а вот в отдельных районах Сибири или, к примеру, Дальнего Востока, частным предпринимателям не обойтись без поддержки государства – субсидий или льготных условий (в противном случае такой социальный проект будет убыточен).

На сегодняшний день на всей федеральной сети зарегистрировано более 11 тыс. объектов дорожного сервиса. Больше всего автозаправочных станций – 4500 единиц, на втором месте по массовости распространения стоят пункты общественного питания – 3800 единиц. К этому числу нужно также прибавить более 1900 площадок для отдыха водителей, 750 гостиничных комплексов и мотелей, а также 690 станций технического обслуживания.

Именно для решения проблемы неравномерного распределения таких объектов по заказу Росавтодора и был проведен комплексный анализ не охваченных придорожным сервисом участков федеральных дорог, на основе которого создана Генеральная схема и алгоритм размещения новых объектов.



Объекты сервиса на всех федеральных дорогах, от Калининграда до Владивостока, должны развиваться одинаково, даже если они проходят посреди тундры и тайги. Наша цель – обеспечить системный и равномерный подход, чтобы на федеральных трассах больше не было участков длиной в несколько сотен километров без пунктов обслуживания водителей. Именно для этого и разрабатывалась Концепция. Планируется, что поэтапно в ближайшие годы на всем протяжении федеральных автомобильных дорог появится 890 новых объектов дорожного сервиса, включающих в себя АЗС, мотели, пункты питания, СТО, стоянки и др.

**– Строительство многофункциональных зон дорожного сервиса вдоль федеральных трасс под силу только крупным инвесторам. Что можно посоветовать малым предпринимателям, желающим строить свой бизнес в области дорожного сервиса? Насколько актуальной является возможность строительства МФЗ в рамках государственно-частного партнерства? Есть ли такие примеры?**

– Размещение объектов придорожного сервиса планируется по принципу кластерной модели, в том числе это подразумевает их объединение в многофункциональные зоны. Генеральной схемой предусмотрено размещение 257 подобных зон. Участвовать в их создании могут как крупные инвесторы, так и представители среднего и малого бизнеса. К примеру, на одной площадке рядом с отелем или АЗС, которые требуют значительных финансовых вложений, могут располагаться пункты питания, прачечные или станции техобслуживания, создание которых может быть интересно как раз таки малым предпринимателям.

Практика создания многофункциональных зон обслуживания на принципах ГЧП на сегодняшний день не развита. Однако для привлечения частных инвестиций на трассах в тех регионах, где новые объекты сервиса необходимы, но по экономическим расчетам пока не интересны бизнесу, подобный подход может рассматриваться как один из возможных.

**– Какие требования к устройству ОДС будут применяться для разных категорий дорог?**

– Каждая организованная зона придорожного сервиса должна иметь набор минимально необходимых водителям и их пассажирам услуг: место парковки, Wi-Fi, информационные стенды, туалет, пункты питания, а также мусоросборники. В остальном необходимо рассматривать конкретный участок трассы на предмет ряда факторов: места нахождения, расстояния до ближайшего объекта сервиса и других.

**– Планируется ли устройство ОДС совместно со строительством новых автомобильных дорог?**

– Рассматриваются различные подходы к организации таких объектов. В частности, при проведении реконструкции трассы или при строительстве нового участка, в случае целесообразности, проектом могут быть предусмотрены требования по организации соответствующей площадки, на которой в будущем будет создан тот или иной сервисный пункт.

**– Что необходимо сделать предпринимателю, решившему открыть объект придорожного сервиса? Какая помощь в этом может быть оказана ФДА «Росавтодор»?**

– В первую очередь, задача Росавтодора заключается в том, чтобы произвести расчеты и предусмотреть строительство площадок, на которые в дальнейшем придут инвесторы. Объекты сервиса должен обеспечить именно бизнес. У нас уже есть примеры в Вологодской области, в Перми, где за государственные деньги строятся площадки для стоянки большегрузов, а уже объекты сервиса – кафе, гостиницы и прочее – строят инвесторы. Это классический пример. Для нас важно создать условия, чтобы бизнесу было интересно. Потенциальный инвестор может уже сейчас обратиться в Росавтодор со своей инициативой на предмет ее возможной реализации в рамках концепции развития придорожного сервиса. В случае ее актуальности и целесообразности мы со своей стороны окажем полное содействие в части упрощения согласовательных процессов – например, в части переговоров с регионом по поводу земельно-имущественных отношений.

Подготовил  
Григорий Демченко