

лена на повышение эффективности его работы в сочетании интересов государства, муниципалитета, транспортных предприятий и всех слоев населения. С решением этих задач будет обеспечено устойчивое функционирование городского пассажирского транспорта, являющегося одним из условий повышения уровня жизни города.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Проскурина И. Ю.* Приоритетные направления развития региональной транспортной системы / И. Ю. Проскурина, Д. Б. Макаров // Лесотехнический журнал. — 2014. — № 3. — С. 319—331.

2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года : утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р. — Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/902132678>.

3. Развитие транспортной системы : Государственная программа Воронежской области : утверждена постановлением правительства Воронежской области от 31.12.2013

№ 1188 (с изменениями и дополнениями). — Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/460270767>.

Воронежский государственный университет

Букреев А. М., доктор экономических наук, профессор

Тел.: 8-910-732-23-89

Воронежский государственный лесотехнический университет им. Г. Ф. Морозова

Бычков В. П., доктор экономических наук, профессор

E-mail: etgvglta@mail.ru

Тел.: 8-903-851-64-69

Проскурина И. Ю., кандидат экономических наук, доцент

E-mail: proskurina.i2013@yandex.ru

Тел.: 8-952-958-90-25

Усова Ю. П., кандидат экономических наук, доцент

E-mail: julia.usova@gmail.com

Телефон 8-950-751-99-33

УДК 656

*В. П. Бычков,
А. М. Букреев,
И. Ю. Проскурина,
Ю. П. Усова*

АВТОДОРОЖНЫЙ СЕРВИС И ПЕРСПЕКТИВЫ ЕГО РАЗВИТИЯ НА РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ

Аннотация: в современных условиях рост автомобилизации общества серьезно повышает значимость дорожного сервиса, который при сбалансированном его развитии оказывает большое влияние на состояние и динамику перевозок, социальное развитие придорожных населенных пунктов, развитие их инфраструктуры, туристскую привлекательность той или иной местности. В статье выявлена неравномерность развития дорожного сервиса, обусловленная недооценкой степени удовлетворения потребностей пользователей транспортных средств и отсутствием его мониторинга, что усугубляет проблему перегруженности дорожной инфраструктуры, образования заторов в крупных населенных пунктах и на федеральных автомобильных трассах. Обоснована необходимость координации процесса оказания услуг, более точного определения их состава, а также обеспечения возможности их получения. Вследствие этого управление дорожной инфраструктурой должно осуществляться на региональном уровне, а основой координации управленческих решений в этой системе может служить мониторинг состояния и развития услуг дорожного сервиса.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, транспортная система, автомобильные дороги, придорожный автомобильный сервис, услуги дорожного сервиса, инфраструктура дорожного сервиса.

V. P. Bychkov,
A. M. Bukreev,
I. Yu. Proskurina,
Yu. P. Usova

ROAD SERVICE AND PROSPECTS FOR ITS REGIONAL DEVELOPMENT

Annotation: in modern conditions, the growth of motorization of society seriously increases the importance of road service, which, with its balanced development, has a great influence on the state and dynamics of transportation, the social development of roadside settlements, the development of their infrastructure, the tourist attractiveness of a particular area. The article identifies the uneven development of road service, due to the underestimation of the degree of satisfaction of the needs of vehicle users and the lack of monitoring, which aggravates the problem of congestion of road infrastructure and the formation of congestion in large population centers and federal highways. The necessity of coordinating the process of providing services, a more precise determination of their composition, as well as ensuring their availability is substantiated. As a result, the management of road infrastructure should be carried out at the regional level, and the basis for coordinating management decisions in this system can be monitoring of the state and development of road services.

Keywords: automobile transport, transport system, automobile roads, roadside automobile service, road service services, road service infrastructure.

Введение

В связи с ростом автомобилизации общества, увеличением количества автотранспортных перевозок одной из значимых составляющих сферы автотранспортных услуг становится дорожный сервис, который при сбалансированном его развитии оказывает большое влияние на состояние и динамику перевозок, социальное развитие придорожных населенных пунктов, развитие их инфраструктуры, туристскую привлекательность той или иной местности.

Особо важным представляется социальный аспект функционирования дорожного сервиса как показатель развития общества в целом. Развитая и сбалансированная его инфраструктура позволяет значительно повысить уровень занятости населения, качество предоставляемых услуг в этой сфере. К тому же дорожный сервис как одна из составных частей сферы услуг может принести немалый доход, поскольку автомобильные дороги стимулируют развитие большинства отраслей экономики в регионах, что способствует развитию новых производств и образованию дополнительных рабочих мест. В строительстве автомобильных дорог, кроме дорожных организаций, принимают уча-

стие предприятия строительных материалов, нефтепереработки, транспорта и ряда других отраслей, обеспечивающих поставку и транспортировку материалов для выполнения дорожных работ.

Таким образом, автодорожная инфраструктура, наряду с другими инфраструктурными отраслями, является важным инструментом достижения экономических, внешнеполитических, социальных и других целей, обеспечивая повышение качества жизни людей.

Обоснование необходимости координации процесса оказания услуг дорожного сервиса, определения их состава, обеспечения возможности их получения

Необходимость повышения темпов развития дорожного сервиса обусловлена требованиями транспортной стратегии России до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р. Данная стратегия должна определять активную позицию государства к созданию условий для социально-экономического развития в целях повышения качества транспортных услуг, снижения совокупных издержек общества, зависящих

от транспорта, повышения конкурентоспособности отечественной транспортной системы, усиления инновационной, социальной и экономической направленности развития транспортной системы как в целом по стране, так и по отдельным ее регионам [3].

Говоря о Воронежской области, следует отметить, что здесь представлены автодороги всех видов классификации, юридического статуса и типов покрытия. Наибольшая густота автодорог с твёрдым покрытием отмечается в пригородной зоне Воронежа: Новоусманский район, Семилукский район, Верхнехавский район. Наименьшую густоту имеют районы, расположенные на востоке и юге области: Поворинский район, Петропавловский район, Бутурлиновский район, Кантемировский район.

Наибольшее значение в региональной инфраструктуре имеют магистральные дороги федерального значения. В настоящее время через территорию области проходят магистральные автомобильные дороги федерального значения: Москва — Воронеж — Ростов-на-Дону; Москва — Борисоглебск — Волгоград; Воронеж — Саратов; Воронеж — Тамбов.

Магистральная дорога М-4 «Дон» (европейская нумерация Е 115) проходит через всю территорию Воронежской области, соединяет Москву через Воронеж с Ростовом на Дону и выходит к побережью Чёрного моря. Особое значение эта дорога приобрела после распада Советского Союза, поскольку оказалась единственной магистралью, соединяющей Москву с Южным Федеральным округом и Кавказом и полностью проходящей по территории Российской Федерации.

Другая магистральная автомобильная дорога федерального значения — М-6 «Каспий» (европейская нумерация Е 119) — проходит по крайнему востоку Воронежской области, через Борисоглебск и соединяет Москву с Волгоградом и Астраханью.

Еще одна дорога федерального значения А-144 (европейская нумерация — Е 38) — связывает в западном направлении Воронеж с Курском и в восточном — с Саратовом, но статус магистральной она имеет лишь на участке Борисоглебск — Саратов. Дорога идёт в широтном направлении, обеспечивая через территорию Воронежской обла-

сти связи Поволжья с западными областями Центра России.

К числу других автомобильных дорог с твёрдым покрытием, имеющих важное значение во внутриобластных и межобластных перевозках относятся дороги-шоссе (с усовершенствованным покрытием — цементобетонным, асфальтобетонным), связывающие Воронеж с городом Острогоск и далее — с Белгородской областью, с районными центрами: село Верхняя Хава, посёлок Панино, посёлок Хохольский и другие населённые пункты. Важное внутриобластное значение имеют шоссе Анна — Таловая — Бутурлиновка — Калач; Павловск — Россошь — Кантемировка — Богучар; Лиски — Бобров — Анна; Панино — Эртиль; Таловая — Елань-Коленовский — Новохопёрск — Поворино — Байчурово и ряд других городов.

Нельзя не отметить неравномерность развития автомобильных дорог с твёрдым покрытием в различных частях территории Воронежской области: наибольшая густота отмечается на северо-западе области, в Новоусманском районе, Семилукском районе, Верхнехавском районе.

Кроме того, следует обратить особое внимание на то, что автомобильные дороги внутрирайонного значения пока представлены преимущественно грунтовыми дорогами.

В системе обслуживания автомобильных дорог важную роль играет сервис. Автосервис — важнейшая составная часть благоустройства дорог, обеспечивающая полное обслуживание автомобильного движения.

Россия пока отстает от других высокоразвитых стран по масштабам и темпам развития придорожного сервиса, что в условиях растущей автомобилизации отрицательно сказывается на перегруженности дорожной инфраструктуры, образовании заторов в крупных населённых пунктах и на федеральных автомобильных трассах [5].

В Воронежской области в придорожной полосе расположено около 500 автозаправочных станций, в том числе газовых, 490 объектов дорожного сервиса, включающего торговые павильоны, киоски, пункты питания, гостиницы.

подавляющее большинство тех, кто оказывает услуги, в частности услуги до-

рожного сервиса, — это индивидуальные предприниматели или малые предприятия, которым крайне необходима поддержка со стороны государства. Система поддержки малого бизнеса в нашей стране пока работает неэффективно, при этом одной из существенных причин является отсутствие методов объективной оценки необходимой помощи и недостоверность информации, на основе которой распределяются кредиты, льготы, субсидии, а эффективные управленческие решения по регулированию инфраструктуры дорожного сервиса должны иметь в качестве основы источники достоверной информации, позволяющие изучить ситуацию, проанализировать тенденции, выявить влияющие факторы и спрогнозировать возможное развитие.

Анализ существующего положения выявил неравномерность развития дорожного сервиса, обусловленную недооценкой степени удовлетворения потребностей пользователей транспортных средств и отсутствием его мониторинга [4]. Но при этом следует отметить тот факт, что распределение предоставляемых предприятиями дорожного сервиса услуг практически не отличается на различных автомагистралях. Так, наиболее распространены услуги автозаправочных станций, их доля в общем объеме предоставляемых услуг составляет около 3 %. Вообще не представлены бытовые, банковские услуги и кемпинги, что может быть связано со сложностью организации предоставления такого рода услуг.

Широко представлены услуги общественного питания, которые от общего объема предоставляемых услуг занимают долю, равную 4—6 %. По дорогам преобладают кафе, что связано с современной тенденцией строительства комплексов услуг на автозаправочных станциях, где в обязательном порядке присутствуют услуги самих АЗС, а также услуги связи (в основном телефон), кафе и магазины сопутствующих товаров.

Гостиничные услуги представлены в основном услугами малых и средних гостиниц, мотели встречаются гораздо реже, что можно объяснить различиями в стоимости такого рода услуг, поскольку стоимость гостиничного номера всегда выше стоимости номера в мотеле.

Наиболее слабо представлены услуги современной информационной связи (спутниковая и Интернет-связь), медицинские услуги, санитарно-гигиенические и развлекательные услуги.

В общем объеме оказываемых услуг не представлены банковские и бытовые услуги.

Так как дорожный сервис непосредственно связан с передвижением человека, то на качество оказываемых здесь услуг в большей степени влияет время их оказания, состав этих услуг, их доступность. Соответственно, услуги предприятий и организаций этой сферы должны быть оказаны в то время, когда в них возникла реальная необходимость, связанная с целью передвижения человека. Так как цели передвижения могут быть различны, например, деловые поездки, туристско-экскурсионные, транзитное передвижение, то и потребности, здесь возникающие, могут существенно отличаться друг от друга.

Вследствие этого возникает необходимость координации процесса оказания услуг, более точного определения их состава, а также обеспечения возможности их получения.

Безопасность передвижения, в первую очередь, определяется состоянием автодорог, четкой работой служб государственной безопасности дорожного движения, а также возможностью своевременного получения помощи при возникших экстренных обстоятельствах. Анализ региональных автотрасс выявил очень низкий уровень их состояния.

Управление инфраструктурой дорожного сервиса

Своеобразие деятельности предприятий дорожного сервиса и его отдельных комплексов с позиций системы «человек — услуга дорожного сервиса» заключается в том, что в отличие от услуг, предоставляемых человеку по месту жительства, услуга дорожного сервиса не может перевозиться, она стремится за потребителем, следовательно, перемещаются поставщики услуг.

Другая особенность взаимосвязей в системе «человек — услуга дорожного сервиса» — разная частота обращения потреби-

телей за различными видами услуг: повседневное (АЗС), периодическое (СТО, общественное питание) и эпизодическое (культурно-развлекательные, медицинские, банковские, бытовые и др. услуги). На основе этих и других особенностей, в том числе и организации обслуживания, были определены принципы размещения предприятий этой сферы.

Выбор принципов размещения предприятий дорожного сервиса осуществлен на основе рассмотрения различных подходов к формированию инфраструктуры в системе последнего, среди которых можно выделить следующие:

- социально-экономический, суть которого заключается в оптимизации отношения дохода к затратам (т. е. в необходимости обеспечения максимального дохода при минимальных совокупных затратах);

- территориально-географический — это естественное размещение предприятий этой системы около населенных пунктов;

- комплексный, который позволяет рассмотреть инфраструктуру дорожного сервиса как его элемент, при этом он будет являться открытой системой, имея «на входе» совокупность экономических элементов, а «на выходе» — удовлетворенный спрос. Кроме того, такой подход к формированию инфраструктуры дорожного сервиса обеспечивает гибкость и адаптивность этой системы, т. е. возможность быстрого реагирования на изменения внешней и внутренней среды функционирования [2].

Поскольку инфраструктура дорожного сервиса определена как система, а для ее формирования предлагается использование комплексного подхода, то для эффективного ее функционирования необходима четкая система управления.

Элементы, входящие в инфраструктуру дорожного сервиса, сами по себе являются сложными и комплексными системами.

Поэтому управление ими должно осуществляться на региональном уровне, а основой координации управленческих решений в этой системе может служить мониторинг состояния и развития услуг дорожного сервиса. Основу мониторинга должна составлять достоверная и своевременная информация о процессах, происходящих в различных сферах жизнедеятельности предприятий дорожного сервиса, региона,

общества в целом с позиций комплексной оценки результатов социально-экономического развития и формирования регулирующих воздействий, направленных на поддержку позитивных и ослабление негативных тенденций развития.

Система социально-экономического мониторинга, на основе данных которой можно принимать научно обоснованные решения по широкому кругу вопросов экономического и социального развития, строится на основе отдельных подсистем и может быть распространена на более низкие уровни управления, включая муниципальный. На муниципальном уровне аналогичная система должна иметь более простую структуру, способную работать при реализации только отдельных блоков с возможностью постепенного усложнения и расширения. Одной из ее функций станет передача обобщенной информации на верхний (местный, региональный) уровень управления [1].

Услуги дорожного сервиса, вследствие своей специфики, локализуются и специализируются на удовлетворении особых потребностей человека при его передвижении. Они дают возможность концентрировать в муниципальный бюджет определенную часть денежных средств, идущих на воспроизводство всей социальной инфраструктуры. Следовательно, наиболее целесообразно начать строительство мониторинга на муниципальном уровне с целью обеспечения властей информационно-аналитической поддержкой для выработки управляющих решений.

Мониторинг позволит выявить резервы развития региона и сформировать оптимальные управленческие решения с максимальным экономическим эффектом. В качестве критериев могут быть выбраны: экономия бюджетных расходов и увеличение притока средств в бюджет; рост производительности труда и доходов хозяйствующих субъектов и населения; предотвращение финансово-экономических кризисов на территории; рост занятости населения; рост качества жизни населения; рост качества инфраструктуры дорожного сервиса; предотвращение социальных кризисов и т. д.

Проведение расчетов по любому из критериев включает: определение объема ин-

вестиций, формирование состава объектов инвестирования (перечень хозяйственных объектов на территории региона), предоставление количественных данных по вариантам ожидаемых доходов бюджета от инвестирования, а также количественных данных по показателям, характеризующим выбранные социальные критерии. Надо отметить, что отсутствие большого количества объективных исходных данных не позволяет в данный момент проводить расчеты по таким сложным экономическим моделям.

Заключение

Таким образом, формирование инфраструктуры дорожного сервиса позволит повысить социально-экономическую эффективность функционирования предприятий дорожного сервиса. Особое значение имеет социальный аспект, сущность которого заключается в повышении уровня занятости населения и развитии инфраструктуры придорожных населенных пунктов.

Развитие инфраструктуры дорожного сервиса окажет влияние на удовлетворение потребностей клиента, активизацию рынка туристских услуг, формирование информационной системы, включающей в себя различного рода информацию, поступление дополнительных средств в муниципальные и региональные бюджеты, повышение привлекательности территорий.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бычков В. П. Автомобилизация и проблемы развития сферы автосервисных услуг в России / В. П. Бычков, И. Ю. Проскурина // Автотранспортное предприятие. — 2016. — № 11. — С. 40—42.
2. Бычков В. П. Организационно-экономические методы повышения конку-

рентоспособности услуг на автомобильном транспорте : монография / В. П. Бычков, А. М. Букреев, И. Ю. Проскурина, Д. В. Бычков. — М. : Кнорус, 2016. — 368 с.

3. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года : утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р. — Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/902132678>.

4. Улицкий М. П. Основные направления модернизации автотранспортного комплекса / М. П. Улицкий, Е. А. Башкатова // Вестник МАДИ. — 2013. — Вып. 2 (33). — С. 37—42.

5. Усуфов М. М. Современные особенности развития автосервиса / М. М. Усуфов, О. В. Маковецкая-Абрамова // Технико-технологические проблемы сервиса. — 2012. — № 2 (20). — С. 55—60.

Воронежский государственный лесотехнический университет им. Г. Ф. Морозова
Бычков В. П., доктор экономических наук, профессор

E-mail: etgvglta@mail.ru

Тел.: 8-903-851-64-69

Воронежский государственный университет

Букреев А. М., доктор экономических наук, профессор

Тел.: 8-910-732-23-89

Воронежский государственный лесотехнический университет им. Г. Ф. Морозова
Проскурина И. Ю., кандидат экономических наук, доцент

E-mail: proskurina.i2013@yandex.ru

Тел.: 8-952-958-90-25

Усова Ю. П., кандидат экономических наук, доцент

E-mail: julia.usova@gmail.com

Тел. 8-950-751-99-33