

ТЕОРИИ И КОНЦЕПЦИИ РАЗМЕЩЕНИЯ МОТЕЛЕЙ В СИСТЕМЕ ДОРОЖНОГО СЕРВИСА

УДК: 72.01
ББК: 39.3

Михайловский Петр Васильевич

доктор экономических наук,
профессор кафедры экономики организации и проектирования строительства,
Уральская государственная архитектурно-художественная академия,
Екатеринбург, Россия, e-mail: economy@usaaa.ru



Аннотация

В статье рассматриваются различные теоретические подходы российских и зарубежных ученых в отношении объектов инфраструктуры в системе дорожного сервиса. Дано понятие и сформулированы принципы размещения мотелей. Приведенный анализ авторских определений позволил систематизировать общие требования к расположению мотелей в границах полосы отвода автомобильных дорог с учетом требований Федерального закона РФ.

Ключевые слова

мотели, дорожный сервис, дорожно-транспортная инфраструктура

Развитие сферы услуг и ее влияние на экономику во взаимодействии с другими секторами экономики является важным отражением повышения качества жизни населения страны. Рост личной мобильности граждан, развитие малого и среднего бизнеса определяет необходимость развития дорожно-транспортной инфраструктуры, в частности территориального размещения и строительства мотелей.

К настоящему времени недостаточно изучены проблемы дорожной инфраструктуры, в частности развитие мотелей как объекта дорожного сервиса, что и определяет актуальность темы исследования. Мотель, по мнению как зарубежных, так и российских ученых, с учетом авторского видения, представляет собой недвижимый имущественный комплекс с различным ассортиментом услуг по коллективному размещению и обеспечению проживания контрагентов в системе объектов дорожного сервиса.

Автомобильные дороги строятся в соответствии с системой отраслевых и региональных схем развития и размещения производительных сил, включая «Генеральную схему развития и размещения производительных сил СССР», которая разрабатывалась в масштабе народно-хозяйственного комплекса СССР в целом [1], т. е. в основу транспортных дорог закладывается концепция размещения производительных сил и развития производственных отношений.

Услуги мотелей как коллективных средств размещения, являются выражением основных потребностей человека. В конкретном случае можно рассматривать теорию человеческих потребностей, сформулированную А. Маслоу, согласно которой они упорядочиваются от низших (базовых) до высших [2]:

- физиологические потребности – базовые потребности в еде, воде, отдыхе и т.д.;
- потребности в безопасности – потребности в безопасном физиологическом и психологическом окружении, отсутствии непосредственных угроз, защите от опасностей;
- потребности принадлежности отражают желание быть принятым другими людьми, иметь друзей, быть членом группы, определяют желание устанавливать и поддерживать хорошие взаимоотношения с окружающими людьми;



- потребности в самоуважении связаны с желанием иметь положительное мнение о самом себе и испытывать уважение со стороны других людей;

- потребности в самоактуализации – высшая категория потребностей, отражающая стремление человека к самореализации.

Базовой конструкцией для определения принципов размещения мотелей и требований к ним в системе дорожного сервиса предлагается концепция размещения производительных сил и развития производственных отношений, а также теория человеческих потребностей А. Маслоу.

Кроме того, необходимо рассмотреть концепцию рациональных ожиданий Дж. Ф. Мута и теорию потребительской функции М. Фридмана.

Согласно концепции рациональных ожиданий Дж. Ф. Мута, исследователи опираются на стандартное экономическое допущение о том, что люди ведут себя так, чтобы максимизировать свою полезность (удовольствие от жизни) или прибыль. Рациональные ожидания представляют собой строительный блок для теории ценообразования, теории потребления, основанных на концепциях перманентного дохода, жизненного цикла и др. [3].

Теория потребительской функции Дж.Ф. Мута утверждает, что потребление в значительной мере зависит от места потребителя на шкале распределения доходов, иначе говоря, относительное имущественное положение потребителя представляется более важным, чем абсолютный уровень его дохода.

На схеме отражены базовые теоретические положения, закладываемые в принципы размещения мотелей.

Таким образом, принципы размещения мотелей в системе дорожного сервиса будут базироваться на концепции размещения производительных сил и развития производственных отношений, концепции рациональных ожиданий, теории потребительской функции и человеческих потребностей.

Принципы – 1) основные исходящие положения какой-либо теории, основные правила деятельности; 2) установившиеся, укоренившиеся, общепринятые, широко распространенные правила хозяйственных действий и свойства экономических процессов [4]. К настоящему времени экономической наукой накоплен богатый опыт формулирования принципов.

Принципы научности, комплексности, пропорциональности выделяются при планировании экономического и социального развития края, области и т. д. [5]. Принципы пространственного планирования в иерархии поселений, выделяемые Н.М. Сурниной [6], включают:

- ежесуточный социально-воспроизводственный цикл человека: жилье – труд –

обслуживание – отдых;

- целостность с точки зрения среды жизнедеятельности, саморегулирования, управления и контроля;
- стабильность, инерционность и устойчивость;
- полифункциональность (универсальность) границ;
- трансформация функций административно-территориальных образований на перераспределение компетенций и прав.

Коллектив ученых института экономики УрО РАН к принципам формулирования устойчивого развития территорий относит [7]:

- сохранение долгосрочного равновесия между обществом (человеком), средой и производством. Причем приоритет отдается человеку, из чего вытекают следующие принципы:

- социальная направленность целей экономического развития;
- рост или сохранение уровня реальной потребности при безусловном росте качества жизни;
- сохранение природной среды в рамках нормативных показателей и стандартов;
- снижение социальной напряженности;
- предвидение возникновения и своевременная нейтрализация угроз национальной в том числе экономической безопасности.

Интересными представляются 10 принципов экономики (как отрасли знания) по Ч. Слембеку [8]:

1. Редкость. Экономисты изучают ситуации, в которых потребности или желания превышают возможности. Следовательно, люди вынуждены осуществлять выбор.

2. Рациональность обосновывается руководящим принципом выбора и решений, принимаемых людьми. Они систематически оценивают все «за» (выгоды или полезность) и «против» (затраты) всех вариантов выбора, с которыми они сталкиваются в процессе принятия решений.

3. Предпочтения. Людям свойственны стабильные и заданные предпочтения, которые позволяют им приписывать полезности всем вариантам выбора и выбирать тот, который максимизирует чистую полезность.

4. Ограничения. Люди стоят перед ограничениями, которые они не в состоянии изменить самостоятельно и должны принимать как данное (например, бюджеты, цены ресурсов). Максимизация всегда стеснена ограничениями.

Комбинирование четырех первых пунктов создает основу для «подхода рационального выбора» неоклассической экономической теории.

5. Альтернативные затраты обусловлены редкостью и необходимостью делать выбор. Любой выбор порождает альтернативные затраты, поскольку решение в пользу одного варианта выбора всегда означает решение в ущерб другому (другим) варианту. Существует две основных стороны альтернативных затрат:

- максимизирующий полезность выбор приводит к минимизации альтернативных затрат (статический аспект)
- выбор может быть пересмотрен в ситуации, когда альтернативные затраты растут (динамический аспект)

6. Экономический принцип является приложением рациональности к ситуации редкости: минимизировать затраты относительно заданных целей (например, уровня полезности) или максимизировать полезность для данного уровня затрат или ресурсов. Следовательно «экономический принцип» очерчивает ситуацию как проблему минимизации или максимизации и позволяет определить эффективность. Применение принципа приводит к предупреждению расточительства ценных ресурсов.

7. Эффективность деятельности, правил, трансакций или распределения является

Таблица 1. Общие требования к расположению moteлей*

Показатель	Оценка
Комплекс обязательных и необязательных объектов автосервиса	- обязательно: предприятия питания, стоянка автомобилей, туалет, АЗС, СТО; - не обязательно: кемпинг, торговые предприятия, другие объекты сервиса
Вместимость	с учетом численности проезжающих автотуристов и интенсивности движения междугородных и международных перевозок на 50, 100, 200 (не более) мест
Размещение	- у населенных пунктов – для обеспечения необходимыми бытовыми удобствами обслуживающего персонала; - организация жилищного строительства
Удаленность от дороги	более 200 метров
Требование к окружающей местности	живописность, достопримечательности (вблизи музеев, памятников и т. п.)
Расстояние между объектами	не более 500 км
Ориентировочная площадь территории	9,5 га (мотель, кемпинг, площадка-стоянка, туалет, предприятия торговли и общественного питания, АЗС, СТО, моечный пункт, медицинский пункт)
Желательно использование существующих инженерных коммуникаций	наличие инженерных коммуникаций
Выбор площадки под строительство	- учитывать гидрологические характеристики, условия водоотвода, канализации, возможности снабжения водой, электроэнергией, теплоснабжения, наличие существующих коммуникаций и условия подключения к ним; - в случае водозабора из открытых водоемов и сброса канализационных сточных вод в открытый бассейн необходимо иметь данные химического и бактериологического анализа воды этих водоемов; - избегать заболоченных и подтопляемых участков, требующих больших объемов земляных или скальных работ и вызывающих значительное удорожание объекта; - площадка должна быть возможно более благоприятной для озеленения; - предусмотреть мероприятия по охране окружающей среды: снижение пылеобразования при погрузо-разгрузочных работах; рекультивация земель; организация бессточного производства; снижение акустического загрязнения окружающей среды; мероприятия по охране водоемов и почв от загрязнения сточными водами на промышленных площадках; очистка и рассеивание вентиляционных и технологических выбросов

*Методические указания по определению состава объектов автосервиса и их размещения на автомобильных дорогах общегосударственного и республиканского значения в РСФСР: РСН 62-86: Постановление Госстроя РСФСР от 15.12.86 № 128; Автомобильные дороги: СНиП 2.05.02-85: Постановление Государственного комитета СССР по делам строительства от 17.12.1985 года №233.

Таблица 2. Нормативно-правовая база, регулирующая деятельность moteлей (на 01.01. 2012)

Отраслевая принадлежность нормативного правового акта	Уровень регулирования			
	международный	федеральный	региональный	
			законодательство субъектов РФ	законодательство Свердловской области
Управление		+		+
Землеустройство и градостроительство		+		+
Национальная безопасность и правоохранительная деятельность		+		
Санитарно-эпидемиологическое благополучие		+		
Туризм и гостиничное хозяйство	+	+	+	
Проектирование. строительство		+		
Транспорт и дорожное хозяйство	+	+	+	+
Жилищно - коммунальное хозяйство		+		

основной темой в экономической анализе. Эффективность наиболее часто оценивается или в выражении экономического принципа (минимизация затрат или максимизация полезности), или в выражении критерия Парето (в отношении трансакций и распределений).

8. Предельный анализ является для экономистов обычным способом подхода к проблемам. Они анализируют решения в разрезе предельных выгод и затрат. Однако предельный анализ как способ мышления весьма редок среди неэкономистов.

9. Равновесие является фундаментальным понятием в экономическом анализе. Основные экономические модели имеют дело со сравнением двух (или, возможно, большим количеством) равновесий (сравнительная статика). Экономист размышляет в терминах равновесий, представляющих собой ситуации, в которых никто не имеет стимулов изменить свое поведение.

10. Теория игр представляет собой подход к изучению ситуаций взаимозависимости, когда люди обладают стимулами размышлять и вести себя стратегически.

Заслуживают внимания точки зрения Ф. Котлера, К. Асплунда, И. Рейна, Д. Хайдера, которые в исследовании маркетинга территории выделяют четыре компонента, не исключающие друг друга [9]:

- самобытность территории;
- территория как отлаженная среда;
- территория как поставщик услуг;
- территория как зона отдыха и развлечения;

Принципы архитектурно-пространственной организации территории сформулированы В.А. Антюфеевым как экономическая устойчивость и приоритет природного ландшафта;

«пространственная полифония», разнообразие, мобильность, аттрактивность [10].

Таким образом, обобщив проведенный анализ, к принципам размещения мотелей можно отнести:

- сохранение воспроизводственного цикла человека исходя из теории человеческих потребностей – физиологические потребности и потребность в безопасности;
- целостность (комплексность услуг в системе объектов дорожного сервиса) – на основе концепции размещения производительных сил и развития производственных отношений и концепции рациональных ожиданий;
- полифункциональность базируется на теории потребительской функции, учитывающей различные функциональные и транспортно-эксплуатационные характеристики автодорог и сопутствующий ассортимент различных услуг в системе объектов дорожного сервиса;
- рациональность определяется исходя из всех рассмотренных концепций и теорий с оценкой выгоды или «полезности» при затратах всех вариантов выбора размещения в процессе принятия решений.

Принципы размещения мотелей тесно связаны с требованиями к ним в системе дорожного сервиса

В табл. 1 представлены общие требования к расположению мотелей.

Помимо методических указаний, регламентирующих требования к мотелям в системе дорожного сервиса, деятельность мотелей в Российской Федерации регулируется целым рядом законодательных актов международного федерального и регионального значения (табл. 2).

В настоящее время в Российской Федерации реализуется «Транспортная стратегия РФ на период до 2020 года», которая определяет основные направления развития транспортного комплекса страны, устанавливает единую для транспортной отрасли систему приоритетов.

Библиография

1. Настенко, А.Д., Васина, Т.В. Прогнозирование отраслевого и регионального развития / А.Д. Настенко, Т.В. Васина. – М.: Гелиос АРВ, 2002. – С. 6.
2. Maslow, A. Motivation and personally / A. Maslow. – N.Y., 1954.
3. Muth John A. Rational Expectations and the Theory of Price Movements // *Econometrica*. – Vol. 29. – 1961. – №6. – P. 315-335.
4. Райзберг, Б.А. Современный экономический словарь. / Б.А. Райзберг, Л.Ш. Лазовский, Е.Б. Стародубцева. – М.: ИНФА-М., 1999. – С. 264.
5. Планирование местного хозяйства: Учеб. пособие для студентов эконом. специальностей вузов / М.В. Кокорев, В.В. Лукашевич, Н.С. Зайченко и др.; под ред М.В. Кокорева, В.В. Лукашевича. – М.: Высшая школа, 1986. – С. 14–18.
6. Сурнина, Н.М. Пространственная экономика: проблемы теории, методологии и практики / Н.М. Сурнина. – Екатеринбург: изд-во Урал. гос. экон. ун-та, 2003. – С. 220–221.
7. Татаркин А.И. Моделирование устойчивого развития как условие повышения экономической безопасности территорий / А.И. Татаркин, Д.С. Львов, А.А. Куклин [и др.] – Екатеринбург: изд-во Урал. гос. ун-та., 1999. – С. 87.
8. Галерея экономистов / www.gallery.economicus.ru
9. Котлер, Ф. Маркетинг мест. Привлечение инвестиций, предприятий, жителей и туристов в города, коммуны, регионы и страны Европы / Ф. Котлер, К. Асплунд, И. Рейн, Д. Хайдер. – СПб.: Стокгольмская школа экономики в Санкт-Петербурге, 2005. – С.162
10. Антюфеев, В.А. Архитектурно-пространственная организация объектов отдыха и туризма в пойменно-дельтовых образованиях (на примере Волго-Ахтубинской поймы) : Автореф. дис. ... канд. архитектуры / В.А. Антюфеев. – М., 2007. – С.24

© П.В. Михайловский, 2013

Статья поступила в редакцию 29.11.2013

THEORIES AND CONCEPTS OF MODEL LOCATION IN THE SYSTEM OF MOTOR ROAD SERVICES

Mikhailovsky Petr V.

Doctor of Science (Economics), Professor,
Ural State Academy of Architecture and Arts,
Ekaterinburg, Russia, e-mail: economy@usaaa.ru

Abstract

The article considers various theoretical approaches by Russian and international researchers to objects of infrastructure in the system of motor road services. The author defines the concept and formulates principles of motel location. A review of definitions has allowed the author to systematise general requirements as to the location of motels within the right-of-way area of motorways taking into account the requirements of the Federal Law of the Russian Federation.

Key words:

motels, motor road services, road and transport infrastructure

References

1. Nastenko, A.A. and Vasina, T.V. (2002) Prediction of Sectoral and Regional Development. Moscow: Helios ARV. (in Russian)
2. Maslow, A. (1954) Motivation and personality. N.Y.: Harper.
3. Muth John A. (1961) Rational Expectations and the Theory of Price Movements *Econometrica*, Vol. 29, No.6, p. 315-335.
4. Raizberg, B.A., Lazovsky, L.Sh. and Starodubtseva, E. (1999) Contemporary Economic Dictionary. Moscow: INFA-M. (in Russian)
5. Kokorev, M.V., Lukashevich, V.V. Zaichenko, N.S. et al. (1986) Planning of Local Economy: Textbook for students of higher schools of economics. Moscow: Vysshaya Shkola. (in Russian)
6. Surnina, N.M. (2003) Spatial Economics: Issues in Theory, Methodology and Practice. Ekaterinburg: Ural State University of Economics, p. 220–221. (in Russian)
7. Tatarkin, A.I., Lvov, D.S. and Kuklin, A.A. (1999) Modelling of Sustainable Development as a Condition for Enhancing the Economic Security of Territories. Ekaterinburg: Ural State University. (in Russian)
8. A Gallery of Economists. Available from: www.gallery.economicus.ru (in Russian)
9. Kotler, Ph., Asplund, C., Rein, I., Haider, D.H. (2005) Marketing Places. Attracting Investment, Industry, Residents and Tourists to Cities, Communities, Regions and Countries of Europe. Saint-Petersburg: Stockholm School of Economics in Saint-Petersburg, 2005. (in Russian)
10. Antyufeyev, V.A. (2007) Architectural Spatial Organisation of Rest and Tourism Facilities in River Valley and Delta Areas (with reference to the Volga-Akhtubinsk valley): Summary of PhD (Architecture) Dissertation. Moscow. (in Russian)