

Михайловский П.В.

Банникова Т.И.

ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ НА РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

УДК: 711.73

ББК: 85.118.208

Аннотация

В статье рассмотрены планировочные модели транспортных коридоров и основных направлений автомобильных дорог Свердловской области в сочетании с развитием и строительством новых мотелей с учетом авторских предложений; систематизировано понятие минимального транспортного стандарта (МТС). Актуальность исследований в области развития транспортной инфраструктуры подтверждается реализацией транспортной стратегии РФ на период до 2020 года.

Ключевые слова

транспортная инфраструктура, транспортные коридоры, мотели, минимальный транспортный стандарт

В настоящее время в Российской Федерации реализуется «Транспортная стратегия на период до 2020 года» [1], которая определяет направления развития транспортного комплекса страны, устанавливает единую для транспортной отрасли систему приоритетов и является основой для разработки целевых программ в области транспорта и смежных с ним отраслей экономики. Поэтому развитие современной транспортной инфраструктуры Свердловской области осуществляется в соответствии с рядом федеральных и областных программ.

Однако отсутствие единой согласованной стратегии развития различных видов транспорта и транспортной инфраструктуры на региональных уровнях привело к ряду негативных последствий:

- исчерпание пропускной способности транспортно-логистического комплекса;
- отсутствие современного логистического и обслуживающего сервиса;
- увеличение сроков транспортировки и обработки грузов;
- повышение уровня загрязнения окружающей среды и т. п. [2].

Эти последствия обусловили актуальность разработки концепции развития транспортно-логистической системы на 2008–2015 годы для Свердловской области.

Факторы развития транспортной инфраструктуры определяются также особенностями Свердловской области, которые отражены в табл. 1.

тепень развития транспортной инфраструктуры Свердловской области сегодня не в полной мере соответствует потребностям развития экономики региона, сдерживает реализацию его промышленного, инфраструктурного, ресурсного и транзитного потенциала.

Правительство Свердловской области главной целью разработки Концепции обозначило развитие современной и развитой транспортной и логистической инфраструктуры области. Комплекс целей и задач концепции представлен на схеме.

Принадлежность ключевых автомобильных дорог Свердловской области планировочной модели транспортных коридоров и направлений представлена в табл. 2.

Наиболее значимым для международной и федеральной транспортно-логистической системы являются участки автодорог:

- Екатеринбург – Ачит – Красноуфимск;
- Екатеринбург – Камышлов – Тугулым;
- Екатеринбург – Сысерть (до Челябинска).

Именно этим направлениям и уделяется больше внимания в Концепции развития

Таблица 1
Факторы развития транспортной инфраструктуры и особенностей
Свердловской области

Фактор	Характеристика
Увеличение грузопотоков	Значительная нагрузка на транспортную сеть региона обусловлена большой концентрацией тяжелой промышленности, несовпадением потребности перерабатывающих предприятий в сырье со структурой сырья добывающих отраслей, растущими внешерегиональными потоками
Увеличение доли межрегионального обмена	Интегрированность экономики региона в мировую экономику и в межрегиональный обмен. Выгодное геополитическое расположение региона, характеризующееся пересечением направлений коридора «Транссиб» и строящегося Северного транспортного коридора
Необходимость перераспределения внутрирегиональных грузопотоков	Обширность территории региона и неоднородность структуры промышленности по районам области формируют требование по наличию дополнительной функции у региона: перераспределение внутрирегиональных грузопотоков между населенными пунктами
Многопрофильность системы товародвижения	Основу многопрофильной системы товародвижения составляют более 1200 оптовых предприятий потребительского рынка. Основная часть предприятий сосредоточена в городах Екатеринбурге (около 560 компаний), Нижнем Тагиле (76 компаний) и Серове (42 компании)
Увеличение числа транспортных узлов и опорных транспортных сетей	Территориальная структура транспортной системы Свердловской области определяется, в первую очередь, крупнейшими грузообразующими пунктами, транспортными узлами и магистральными транспортными коммуникациями (опорная транспортная сеть). Самые значительные транспортно-грузовые узлы: Екатеринбург, Нижний Тагил, Серов, Каменск-Уральский. Степень выраженности узловых функций (объемы и доля участвующих в перевалке грузов, степень и характер обработки и переработки грузов, особенности взаимодействия разных видов транспорта), в узлах заметно различаются

транспортно-логистической системы Свердловской области.

Основные проекты Программы развития сети автомобильных дорог Свердловской области на 2009-2015 гг. перечислены в табл. 3 [2].

Таким образом, наибольший объем финансирования предполагается на выполнение работ по строительству объездных путей города Екатеринбурга по направлениям Пермь – Серов и Пермь – Челябинск.

Но для достижения целей, обозначенных в Концепции, и обеспечения качественного функционирования транспортных коридоров, проходящих по территории Свердловской области, необходимы мероприятия по увеличению количества объектов дорожного сервиса на территории автомобильных дорог. В первую очередь это касается увеличения числа придорожных гостиниц (мотелей) на территории Свердловской области.

По отчетным данным на 01.01.2012 г. в Свердловской области существует семь мотелей, расположенных на основных направлениях, входящих в международный транспортный коридор № 2 Екатеринбург – Пермь и Екатеринбург – Тюмень (широтный коридор), в том числе один мотель на федеральной автомобильной трассе «Урал» (меридиональный коридор).

«При стратегическом планировании расширения туристской инфраструктуры и

Таблица 2

Принадлежность ключевых автомобильных дорог Свердловской транспортной коридорам и направлениям

№ п/п	Участки автодорог Свердловской области	Принадлежность транспортным коридорам и направлениям
1	Екатеринбург – Ачит – Красноуфимск (до Перми, Уфы, Казани)	Главный широтный коридор: международный транспортный коридор №2; Меридиональный транспортный коридор; Широтный коридор «Северный маршрут»; Диагональные направления
2	Екатеринбург – Камышлов – Тугулым (до Тюмени)	Главный широтный коридор: международный транспортный коридор №2
3	Екатеринбург – Сысерть (до Челябинска).	Меридиональный транспортный коридор
4	Екатеринбург – Туринск – Тавда (до Ханты-Мансийска)	Диагональное направление
5	Верхотурье – р.п. Гари (от Перми до Урая, Ханты-Мансийска)	Диагональное направление

туристских маршрутов Свердловской области необходимо учитывать сочетание двух главных осей – меридианной – «Уральский меридиан» и широтной – «Сибирский тракт», которые образуют основной каркас транспортной модели размещения туристских зон» [3].

Определяя направления развития мотелей как объектов дорожного сервиса, нельзя не согласиться с Э.В. Пешиной и Т.А. Табаринцевой [4] относительно проблем, связанных с их строительством:

1. Отсутствие единой нормативной правовой базы на уровне РФ и Свердловской области, регулирующей деятельность гостиничных предприятий в целом и мотелей как формы коллективных средств размещения в частности. В настоящее время в российском законодательстве существует большой перечень документов, регулирующих деятельность предприятий средств размещения, однако зачастую в них содержится противоречащая информация, что затрудняет деятельность гостиниц и аналогичных средств размещения, в

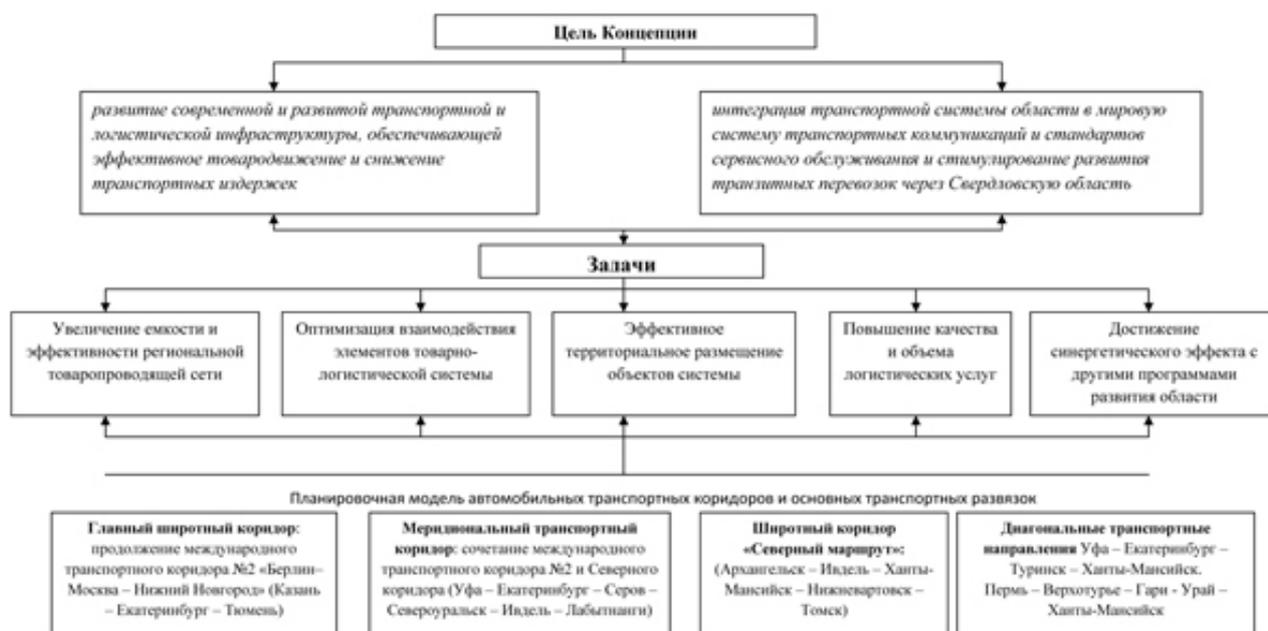


Схема. Комплекс целей и задач программы Концепции развития автомобильной транспортной системы Свердловской области 2008-2015 гг. Сост. П.В. Михайловский

том числе и мотелей.

2. Отсутствие у администраций муниципальных образований стимулов к развитию и поддержке объектов туризма. На данный момент лишь немногие представители администраций муниципалитетов уделяют достаточное внимание проблемам развития и реализации туристского потенциала своих районов. В большей степени это связано с необходимостью крупных капиталовложений в данную сферу, высокими рисками и достаточно долгим периодом окупаемости.

3. Неблагоприятные с точки зрения автомобильного туризма погодные и климатические условия. Климат на территории области континентальный, с продолжительной холодной зимой. Лето короткое и теплое. Для климата области характерны возвраты холодов. Весенние похолодания бывают различной продолжительности и интенсивности. Во время похолоданий возможны снегопады. Большая часть осадков выпадает в теплый сезон. В зимнее время образуется снежный покров до 70–90 см, продолжительность залегания снега от 150–160 до 180–190 дней.

4. Высокая фондоемкость гостиничного хозяйства и необходимость крупных капиталовложений для выхода на рынок. Отсутствие у потенциальных инвесторов достаточного опыта по организации и управлению мотелями.

Кроме четырех основных факторов авторы выделяют следующие: неудовлетворительное состояние автомобильных дорог; высокий уровень криминализации предприятий дорожного сервиса; отсутствие у населения сложившихся традиций автомобильного туризма; неравномерность транспортного потока; неравномерное распределение туристских ресурсов по территории области; неудовлетворительное состояние части природных, исторических и социально-культурных объектов туристского показа.

Решение о размещении мотелей вдоль обозначенных выше транспортных коридоров необходимо принимать с учетом показателей функционирования гостиниц и аналогичных средств размещения в Свердловской области, поскольку услуги мотелей и услуги гостиниц можно обозначить как частично взаимодополняемые. Поэтому в муниципальных образованиях с высоким уровнем обеспеченности местами в гостиницах и аналогичных средствах размещения часть спроса на услуги мотелей будет удовлетворена предложением именно данного сегмента. При этом в процессе выбора мест дислокации новых мотелей целесообразно особое внимание уделить муниципальным образованиям, удаленным от г. Екатеринбурга не менее чем на 400 км и расположенным по пути пролегания автомобильных дорог в рамках планировочных транспортных коридоров.

На основе проведенных исследований можно сделать вывод, что по направлениям пролегания автомобильных транспортных коридоров обозначенным критериям соответствуют:

- по широтному транспортному коридору – Тавдинский ГО с обеспеченностью местами в гостиницах 2,8 места на 1000 жителей;
- по меридиональному транспортному коридору – Североуральский ГО с обеспеченностью местами в гостиницах 1,3 места на 1000 жителей;
- по диагональному транспортному коридору – Верхотурский ГО, где обеспеченность местами в гостиницах составляет 3,5 места на 1000 жителей.

Рекомендации по строительству мотелей в Свердловской области можно сформулировать следующим образом: наиболее целесообразным признается строительство мотелей вдоль пути пролегания автомобильных дорог на территориях Тавдинского ГО, Североуральского, Верхотурского ГО (дороги обозначены в табл. 2). Однако в рамках Концепции диагональное направление Пермь – Верхотурье – Ханты-Мансийск считается перспективным, и работы по нему запланированы на более поздние сроки.

Исходя из типологии мотелей в зависимости от близости к дороге и характеристик, свойственных каждому из типов, выделяемых в Методике размещения и организации

Таблица 3

Основные объекты развития сети автомобильных дорог Свердловской области на 2009-2011 гг.

№ п/п	Объект	Срок производства работ, год	Бюджет, тыс.руб.
1	Строительство автомобильной дороги Пермь – Серов – Ханты-Мансийск – Сургут – Нижневартовск – Томск на участке Ивдель – Ханты-Мансийск в пределах Свердловской области	2009–2010	1 512 415
2	Строительство первой очереди автомобильной дороги Екатеринбург – Тюмень на участке «первый пусковой комплекс»	2009–2011	1 007 955
3	Строительство автомобильной дороги «вокруг города Екатеринбурга» на участке «автомобильная дорога Екатеринбург – Серов, автомобильная дорога Пермь – Екатеринбург»	2009–2011	2 920 250
4	Строительство автомобильной дороги Сухой Лог – Артемовский	2010–2011	1 349 509
5	Строительство автомобильной дороги «вокруг города Екатеринбурга» на участке «автомобильная дорога Пермь – Екатеринбург – автомобильная дорога «подъезд к городу Екатеринбургу от автомобильной дороги «Урал»	2010–2011	3 632 027
6	Реконструкция автомобильной дороги «вокруг города Екатеринбурга» на участке «Семь Ключей – Большой Исток на территории муниципального образования «город Екатеринбург» в Свердловской области	2011	141 158

обслуживания мотелей на автомобильной транспортной сети, необходимо учитывать при размещении:

- придорожного мотеля – в первую очередь рекреационный потенциал, который может быть оценен с помощью показателя количества мест в предприятиях коллективных средств размещения (оказывающих гостиничные услуги и специализированных) на 1 тыс. жителей [4];

- мотеля, расположенного в стороне от дороги, как рекреационный, так и, в большей степени, природно-культурный потенциал, который может быть оценен с помощью общего коэффициента по национальным паркам и заповедникам, особо охраняемым памятникам природы и ландшафтными заказникам [4].

Согласно расчетам, осуществленным авторским коллективом под руководством Э.В. Пешиной, выбранные для размещения мотелей территории характеризуются определенным рекреационным и природно-культурным потенциалом. В табл. 4 приведены данные по оценке этих потенциалов по 6-балльной шкале.

Верхотурский ГО. Рекреационный потенциал, т. е. число мест в коллективных средствах размещения, недостаточен, культурно-исторический и природный потенциал обладает большим многообразием, способен привлечь автотуристов, увлекающихся познавательным, спортивным, экологическим туризмом. Таким образом, здесь необходимо строительство большого мотеля, расположенного в стороне от дороги, предполагающего длительное пребывание гостей и способного предоставить широкий ассортимент

Таблица 4

Оценка рекреационного и природно-культурного потенциала ГО Верхотурский, Североуральского ГО и Тавдинского ГО, балл

Муниципальное образование	Рекреационный потенциал	Природно-культурный потенциал
Верхотурский ГО	2	1
Североуральский ГО	3	3
Тавдинский ГО	1	2

дополнительных услуг.

Североуральский ГО. Рекреационный потенциал выше, чем в Верхотурском, имеет место природный потенциал, но отсутствует исторический. В связи с этим площадка под строительство мотеля вполне соответствует его назначению – созданию условий для отдыха проезжающих, но не предполагает длительного проживания гостей. Вполне достаточно придорожного мотеля малой или средней вместимости.

Тавдинский ГО. Ситуация схожа с Североуральским, но здесь территория в меньшей степени обеспечена местами в коллективных средствах размещения. Исторических достопримечательностей, привлекающих автопутешественников, недостаточно, т. е. необходимо строительство придорожного мотеля средней или большой вместимости.

Основные характеристики предлагаемых к строительству мотелей представлены в табл. 5.

Для характеристики потребительских свойств транспортной сети всех видов транспорта, влияющих на среду обитания жизнедеятельности территории (региона), используют понятие “минимальный транспортный стандарт” (МТС).

Минимальный транспортный стандарт (МТС) в настоящее время трактуется по-разному.

В транспортной стратегии РФ минимальный транспортный стандарт (МТС) определяют как совокупность показателей конечного потребления жизнедеятельности и хозяйствования в регионе.

Одним из первых регионов, принявших собственную долгосрочную стратегию развития транспортного комплекса до 2040 г., стала Республика Татарстан, где МТС определен как набор потребительских индикаторов конечного развития транспортного комплекса, позволяющих определить его влияние на качество жизни населения.

Имеются и авторские позиции относительно МТС. Так, В.Н. Бугроменко и Е.Г. Мясоедова определяют МТС как совокупность целевых показателей (нормативов) конечного потребления транспортных услуг, достижение которых обеспечивает устойчивое развитие города [5].

Анализ рассмотренных определений показывает, что они, в сущности, однонаправлены в том, что МТС это:

- совокупность показателей;

показатели, направленные на конечного потребителя;

стандарт для оценки качества жизни населения (условия жизнедеятельности и хозяйствования в регионе, устойчивое развитие города и т. д.).

В заключение отметим, что в большинстве ситуаций, типичных для индустрии средств размещения, оказание услуги требует присутствия того, кто ее оказывает, кому она оказывается, т. е. услуга формируется в ходе обслуживания при взаимодействии исполнителя и потребителя. Потребитель непосредственно участвует в обслуживании, ставя задачу перед обслуживающей стороной, контролируя ход ее выполнения, выдвигая по мере необходимости новые требования.

Библиография

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года. Разработана Минтранс России. – М., 2005.
2. О концепции развития транспортно-логистической системы Свердловской области на 2009–2015 годы (с перспективой до 2030 года): Постановление Правительства Свердловской области от 31 декабря 2008 г. № 1458-ПП.
3. Российское гостеприимство: мат-лы Межрегионального гостиничного форума. – Екатеринбург: Министерство торговли, питания и услуг Свердловской области, 2007. – С. 24.
4. Рыночная адаптация предприятий коллективных средств размещения в сфере туризма / под ред. Э.В. Пешиной. – Екатеринбург: Изд-во Урал. гос. эконом. ун-та, 2006.
5. Бугроменко, В.Н., Мясоедова, Е.Г. Минимальный социально-транспортный стандарт города / В.Н. Бугроменко, Е.Г. Мясоедова // Архитектура и строительство. – 2000. – №3.

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

Банникова Татьяна Игоревна
доцент кафедры экономики и организации проектирования и строительства,
ФГБОУ ВПО "Уральская государственная архитектурно-художественная академия",
Екатеринбург, Россия

Статья поступила в редакцию 06.05.2014
Электронная версия статьи доступна по адресу: http://archvuz.ru/2014_2/6
© Михайловский П.В. 2014
© Банникова Т.И. 2014
© УралГАХА 2014

Mikhailovsky Petr V.

Bannikova Tatiana I.

THE EFFECT OF THE TRANSPORT NETWORK ON THE DEVELOPMENT OF SVERDLOVSK REGION'S ROAD INFRASTRUCTURE

Abstract

The article considers planning models for transport corridors and main directions of highways in Sverdlovsk region in combination with the development and construction of new motels allowing for the author's proposals. The concept of Minimum Transport Standard (MTS) is systematised. The importance of research into the development of transport infrastructure is supported by the realisation of the Russian Federation's transport strategy till 2020.

Key words

transport infrastructure, transport corridors, motels, minimum transport standard

References

1. The Transport Strategy of the Russian Federation Till 2020. Developed by the Ministry of Transport of Russia. Moscow, 2005. (in Russian)
2. On the Concept of Development of Sverdlovsk Region's Transport and Logistics System for 2009 –2015 (with an Outlook till 2030): Resolution of the Government of Sverdlovsk Region of 31 December 2008. No. 1458-III. (in Russian)
3. Russian Hospitality. (2007) Proceedings of Interregional Hotel Forum. Ekaterinburg: Ministry of Trade, Food and Services of Sverdlovsk region, p. 24. (in Russian)
4. Peshina, E.V. (2006) Market Adaptation of Collective Accommodation Facilities in the Sphere of Tourism. Ekaterinburg: Ural State University of Economics. (in Russian)
5. Bugromenko, V.N., Myasoyedova, E.G. (2000) The Minimum Social Transport Standard of a City. *Arkhitektura i Stroitelstvo*, No.3. (in Russian)

Mikhailovsky Petr V.

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

Bannikova Tatiana I.

Associate Professor, Department of Building Economics and Management,
Ural State Academy of Architecture and Arts,
Ekaterinburg, Russia

Article submitted 06.05.2014

The online version of this article can be found at: http://archvuz.ru/2014_2/6

© Mikhailovsky P.V. 2014

© Bannikova T.I. 2014

© USAAA 2014