

РЕАЛИИ

И ПЕРСПЕКТИВЫ

Участники «круглого стола» «Развитие объектов дорожного сервиса вдоль автомобильных дорог общего пользования федерального значения» сошлись во мнении, что в настоящее время объекты дорожного сервиса (ОДС) вдоль федеральных автомобильных трасс не в полной мере отвечают реальным потребностям участников дорожного движения. Между тем без развитой сети ОДС, где перевозчики могли бы полноценно отдохнуть и проверить состояние своего транспортного средства, нет оснований рассчитывать на укрепление безопасности дорожного движения и снижение аварийности на дорогах.

Эксперт Аналитического центра Михаил Низов отметил, что цель мероприятия заключается в анализе состояния придорожного сервиса вдоль автомобильных дорог общего пользования федерального значения с учетом проведенных обследований. Необходимо выработать позицию заинтересованных участников рынка по оценке состояния придорожного сервиса и найти пути его дальнейшего развития, считает Михаил Низов.

Начальник Управления земельно-имущественных отношений Федерального дорожного агентства Юрий Лахин напомнил, что Минтранс России в июне 2014 года утвердил к исполнению дорожную карту реализации Концепции развития объектов дорожного сервиса вдоль автомобильных дорог федерального значения. Сейчас по заказу Росавтодора в соответствии с планом мероприятий по реализации концепции идет работа по комплексному исследованию данной проблематики. Работу планируется завершить до конца текущего года.

Исполнительный директор ООО «Инвест-Консалтинг» Александр Перминов сообщил, что ничего революционного в своих рекомендациях компания не предлагает и не планирует предлагать. Проведенные исследования органично вытекают из деятельности соответствующих экспертных советов, рабочих групп, «круглых столов».

Процесс состоит из трех частей, отметил Александр Перминов. Сначала специалисты занимаются обследованием и анализом объектов дорожного сервиса, потом систематизируют выводы и создают квалификацию типовых объектов дорожного сервиса. И в заключение вырабатываются предложения по внесению изменений в нормативно-правовые акты. По его словам, без таких предложений развитие дорожного сервиса может затормозиться.

Об изменениях, предлагаемых к внесению в действующее законодательство, регулирующее размещение объектов дорожного сервиса, рассказала юрист ООО «Инвест-Консалтинг» Евгения Колесниченко. По ее словам, наиболее целесообразным было бы размещать объекты дорожного сервиса в полосах отвода автомобильных дорог, так как они имеют хорошую нормативную базу для создания и

эксплуатации дорожного сервиса. Это позволит быстро и качественно обеспечить реализацию концепции. По мнению Евгении Колесниченко, реализация концепции – задача, решение которой невозможно без непосредственного управления и контроля со стороны государства.

На сегодняшний день система нормативных актов, регулирующих отношения в сфере размещения и использования автомобильных дорог, уже сложилась, и основывается она на ФЗ № 257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности». Данный закон предусматривает возможность размещения ОДС на автомобильных дорогах всех категорий. Такая возможность размещения ОДС предусмотрена как на полосах отвода автодорог, так и в придорожных полосах. В целях развития закона приняты соответствующие постановления Правительства РФ, приказы Минтранса, СНИПы и другие нормативные документы.

Обеспечение федеральных автодорог объектами дорожного сервиса на всей их протяженности только за счет средств частных инвесторов нереально, считает Евгения Колесниченко. Здесь требуются большие капитальные затраты. Созданные на данный момент многофункциональные комплексы оправдывают себя только за счет того, что распространены в густонаселенных регионах России, местах притяжения населения и транспортных потоков. Но при этом стоит задача развивать сервис на всем протяжении федеральных автодорог. В этой ситуации ОДС представляются не в качестве каких-то глобальных многофункциональных комплексов, а в виде элементарных типовых модульных точек отдыха, которые позволят предоставить водителям самый простой набор услуг. В данном варианте не нужны огромные затраты, они могут быть обеспечены за счет государственных вложений.

Разумеется, работа по развитию ОДС требует внесения изменений в действующие нормативные документы. Сейчас имеется много ОДС, которые расположены в придорожных полосах. Объекты в законном порядке получили разрешения на подключение к автодороге, их размещение отвечает требованиям обеспечения безопасности дорожного движения, а их деятельность, как правило, является единственным предложением услуг на федеральной дороге. На них, по мнению экспертов, необходимо распространить действие постановления Правительства РФ № 860 о требованиях к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования объектами дорожного сервиса, размещаемыми в границах полос отвода.

Поскольку в постановлении предусмотрено размещение ОДС с установленными интервалами, но без учета характеристик самой дороги, эксперты считают, что в отдельных случаях надо предоставить Росавтодору право отступать от установленных постановлением максимальных расстояний.

Практика как отечественная, так и зарубежная показывает, что наиболее востребованными являются такие многофункциональные

комплексы, на которых пользователь автодороги может получить весь необходимый набор услуг. Эксперты «Инвест–Консалтинга» предлагают ввести новый вид дорожного сервиса – многофункциональный комплекс.

Законодательство предусматривает обустройство вдоль трасс мест отдыха, они в нормативных документах обозначены как площадки отдыха. Это ОДС с минимальным набором услуг. Предлагается вместо площадки отдыха ввести в регламентирующие документы другой объект ОДС – многофункциональную зону обслуживания. Это объект, который будет на первоначальном этапе содержать минимально необходимый набор услуг (стоянка ТС, туалет, информационный стенд и т. п.). Но при этом территория данного объекта должна предусматривать возможность дальнейшего развития, допустим, устройство мини–маркета и пункта общественного питания. В настоящее время для разных категорий дорог предусматриваются разные расстояния между ОДС. По мнению специалистов «Инвест–Консалтинга», минимальное расстояние между такими зонами должно составлять 20 км.

Заявленные 20 км вызвали возражения многих участников «круглого стола». Может быть, в центральных транспортных узлах подобная частота имеет смысл, но в абсолютном большинстве регионов такое просто невозможно. Представители бизнес–сообщества резонно предложили разработчикам предлагаемых изменений привлечь к сотрудничеству специалистов по логистике, которые могли бы конкретно подсказать, где на сети федеральных автодорог расположены точки сосредоточения транспортных потоков. Объекты дорожного сервиса надо строить там, где они действительно будут пользоваться спросом.

Требуют уточнений в действующих нормативных документах и вопросы, касающиеся согласования норм российского законодательства и Таможенного союза.

В ходе дискуссии предлагалось также предусмотреть создание вдоль трасс технических площадок, внести поправки в классификацию автомобильных дорог.

Вячеслав ЛОБОВ,
обозреватель «ТР»