

Аблеева А.Г.

**Современные тенденции развития придорожного сервиса Республики Казахстан как составляющей туристской инфраструктуры**

В статье рассматриваются основные направления повышения и конкурентоспособности отечественного туристского рынка за счет комплексного развития системы придорожного сервиса. Актуализируется определение придорожного сервиса как системы объектов, предоставляющих услуги туристам и водителям во время путешествия. Автором определены объективные и субъективные факторы, определяющие современные проблемы развития придорожного сервиса в Республике Казахстан. На основе проведенного исследования определены ключевые подходы развития придорожного сервиса.

**Ключевые слова:** транспортная сеть, придорожная инфраструктура, туристские перевозки, туристские объекты, придорожный сервис.

---

Ableyeva A.G.

**Modern tendencies to the development of road side service in the Republic of Kazakhstan as a constituent of tourist infrastructure**

This paper discuss about main flow sand competitiveness of domestic tourist market due to the integrated development of roadside service system. The road side service is defined as a system of facilities providing services to tourists and drivers while travelling. The author defined the objective and subjective factors determining the current problems of the development of roadside service in the Republic of Kazakhstan. Based on this study the key approaches of roadside service were identified.

**Key words:** the transport system, the road side infrastructure, tourist transportation, tourist facilities, roadside service.

---

Аблеева А.Г.

**Туристiк инфрақұрылымының бiр бөлiгi ретiнде Қазақстан Республикасы жол бойында қызмет көрсетудi дамытудың заманауи бағыттары**

Бұл мақалада отандық туристiк нарықтың бәсекеге қабiлеттiлiгiн арттырудың негiзгi бағыттары ретiнде жол бойы қызметiнiң жүйесiн кешендi дамыту қарастырылған. Жол бойы қызметi саяхат барысында туристер мен жүргiзушiлерге қызмет көрсететiн нысандар жиынтығы ретiнде анықталған. Автор Қазақстан Республикасында қазiргi күнi жол бойын сервисiнiң дамуына кедергi келтiретiн объективтi және субъективтi мәселелерiн анықтаған. Жүргiзiлген зерттеу нәтижесiнде жол бойы қызметiн дамытудың өзектi жолдары анықталған.

**Түйiн сөздер:** көлiк жүйесi, жол бойы инфрақұрылымы, туристiк тасымалдар, туристiк нысандар, жол бойы қызметi.

**СОВРЕМЕННЫЕ  
ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ  
ПРИДОРОЖНОГО  
СЕРВИСА РЕСПУБЛИКИ  
КАЗАХСТАН КАК  
СОСТАВЛЯЮЩЕЙ  
ТУРИСТСКОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**Введение**

Одним из видов услуг предоставляемых туристам путешествующим автотранспортом это услуги предоставляемые объектами, расположенными на придорожных участках пути следования – объектами придорожного сервиса.

Несомненно, что высокоразвитая дорожная сеть и наличие придорожного сервиса является одним из обязательных условий развития туризма региона, определяющих качество экономических, торговых, культурных связей между отдельными регионами Казахстана и другими государствами, влияющими на устойчивое развитие экономики.

В соответствии с действующим законодательством к объектам придорожного сервиса относятся: здания и сооружения, расположенные на придорожной полосе и предназначенные для обслуживания участников дорожного движения в пути следования (мотели, кемпинги, станции технического обслуживания, автозаправочные станции, пункты питания, торговли, связи, медицинской помощи, мойки автомобильного транспорта и иные аналогичные сооружения) [1].

**Исходные данные и методы исследования**

Фактологической основой исследования является данные по статистике и анализу, программные материалы, материалы научных исследований, конференций и семинаров. В процессе исследования использованы методики системного анализа, анализа совокупного спроса и факторов рисков не востребовавшейся продукции, адаптированной к туристской отрасли, методы структурного анализа, социологические исследования.

**Результаты и обсуждение**

За рубежом придорожный сервис развивался десятилетиями и в настоящее время является серьезным участником национальных экономик. Так, к примеру, в США, придорожная инфраструктура имеет длительную историю развития. Она отличается многофункциональностью и представлена различ-

ными предприятиями сервиса и объектами быта. В стране реализуется принцип концессий на платных автострадах, то есть участки вдоль дорог сдаются в аренду частным лицам, а не муниципальным органам [2], в результате чего возникают не хаотично разбросанные сервисные объекты, а целые сервисные зоны, организованные на съездах с крупных шоссе. В подобных зонах сосредоточен полный набор услуг как для водителя, так и туриста. На одной территории расположены и АЗС, и ремонтные мастерские, и магазины, и кафе, и мотели, и другие объекты [3]. Вдоль дорог, реже посередине дороги (для подъезда с обеих сторон) оборудованы «Зоны отдыха» (Rest Area или Welcome Center). В них обычно входят небольшие зоны для пикника, места выгула собак, парковки, в том числе для ночевки большегрузных автомобилей, бесплатные туалеты, иногда маленькие ресторанчики и, обычно при въезде в штаты, информационные центры.

Комплексный подход к развитию придорожной инфраструктуры наблюдается и в Европейских странах, где наряду со стандартными автозаправочными станциями и мотелями располагаются многочисленные предприятия питания с обширной развлекательной программой. К примеру, в Италии места отдыха для автотуристов расположены через каждые 30–50 км, причем их обустройство производилось по единому проекту предусматривающему единство строений и прилегающих территорий с идентичным набором услуг.

Придорожный сервис Западной Европы ориентирован на потребителей с различным уровнем достатка, но предполагает полный перечень услуг высокого качества. Большое количество мотелей, кемпингов, предприятий питания и бытового обслуживания включая душевые комнаты и прачечные. Большой акцент делается на деталях: хорошо оборудованы подъезды к стоянкам, вдоль дорог – знаки, на которых подробно указано, что именно есть впереди.

Объекты придорожного сервиса в большинстве случаев адаптируются к находящимся вдоль дороги туристским объектам, так, на восточном побережье Женевского озера, где автомагистраль проходит высоко над живописным берегом, площадки отдыха совмещают еще и функции смотровых. Выше и ниже скоростной трассы можно встретить небольшие площадки среди виноградных террас, рассчитанные всего на одну-две машины. Предусмотрены парковки и на дорогах, идущих вдоль озера, фактически – набережных.

В целом надо отметить, что в мире к развитию придорожной инфраструктуры подходят комплексно, решая одновременно вопросы комфорта, безопасности и доступности, что является дополнительным импульсом для развития туризма.

В Казахстане этот сегмент услуг практически не развит. Согласно последнего рейтинга конкурентоспособности в сфере туризма и путешествий Всемирного экономического форума, Казахстан находится на 85 месте среди 141 страны, уступая, например, Азербайджану (84 место), Грузии (71 место), Российской Федерации (45 место), Малайзии и ОАЭ (25 и 24 места соответственно). По критерию «Развитость наземной и портовой инфраструктуры», который определяет наличие авто и железнодорожных дорог и портов и их соответствие международным стандартам комфорта, безопасности и модальной пропускной способности, Казахстан находится на 102 месте, уступая России (92 место), Армении (97 место), Ирану (76 место), Грузии (67 место) [4].

Существующая дорожная сеть не создает необходимых условий для безопасного автомобильного путешествия или перемещения грузов и пассажиров, сохранности перевозимой продукции, не обеспечивает полноценный отдых пользователей дорог, сдерживает развитие автомобильного туризма из-за низкого уровня придорожного сервиса, особенно с учетом протяженности дорог и роста автомобильного парка в стране.

В настоящее время вдоль автомобильных дорог республиканского значения расположены 2 357 объектов сервиса, из которых 41 % приходится на автозаправочные станции, 42 % на пункты торговли и питания, 5,3 % занимают гостиницы, 7,3 % – станции технического обслуживания, остальные 4,4 % приходятся на автостоянки [5].

В целом, общая потребность на республиканской сети автомобильных дорог составляет более 400 комплексных объектов сервиса. На сегодняшний день имеются только 44 комплексных объекта с полным охватом всех сервисных услуг. Вместе с тем, большая часть объектов придорожного сервиса не соответствует минимальным требованиям качества обслуживания и не способна полноценно обеспечить ими как международные транзитные перевозки, так и внутренний спрос. Не соблюдаются санитарно-гигиенические нормы, не обеспечена сохранность придорожных территорий, имеются серьезные претензии к качеству и ассортименту предлагаемого на трассе питания. Практически полностью отсутствует соот-

ветствующий сервис для караванеров и лиц с ограниченными физическими возможностями.

Сложившаяся ситуация обусловлена низкой инвестиционной привлекательностью, высокой капиталоемкостью и естественными коммерческими рисками.

Развитие придорожной инфраструктуры в Казахстане связано с рядом как объективных, так и субъективных факторов:

- основные объекты придорожного сервиса формируются вокруг мегаполисов или крупных административных центров;

- в основном объекты придорожной инфраструктуры представлены предприятиями малого бизнеса отдельной области или близлежащего населенного пункта;

- крупные девелоперские компании и торговые операторы не готовы вкладываться в придорожную недвижимость;

- автозаправочные станции некоторых операторов не предусматривают дальнейшего развития сервисной составляющей;

- к придорожной инфраструктуре ошибочно относятся торговые объекты, находящиеся в зоне автомагистралей, обслуживающие, в основном, местное население;

- цены, качество и ассортимент реализуемых придорожным сервисом услуг не отвечают не только ожиданиям потребителей, но и зачастую требованиям соответствующих нормативных документов;

- практически отсутствует единая система информационного обеспечения участников транспортного процесса;

- слабо развит такой сегмент придорожного сервиса как средства размещения (гостиницы, автокемпинги, мотели).

Особую актуальность развития придорожного сервиса приобретает в связи с развитием транспортного коридора «Западная Европа-Западный Китай», а также строительством автодорог в рамках государственной программы «Нурлы Жол» [6].

Области, по территории которых проходит международный транспортный коридор, насчитывают наибольшее количество объектов придорожного сервиса по состоянию на 2015 год, например, в рекреационных зонах Южно-Казахстанской области 211 объектов придорожного сервиса (включая автозаправочные станции и станции технического обслуживания (далее – АЗС/СТО), объекты питания и мотели/кемпинги), Кызылординской области – 162 объекта, Жамбылской области – 100 объек-

тов. В остальных регионах проведенный анализ показал незначительную динамику создания объектов придорожного сервиса. За 2013–2015 годы не наблюдается прирост объектов придорожного сервиса в Алматинской области – 5 АЗС/СТО, 4 объекта проживания и питания по дороге на водохранилище Капчагай, 9 АЗС/СТО по дороге на оз. Алаколь, лишь один дополнительный объект питания и проживания был введен в 2013 году, таким образом, общее количество составило 16 единиц.

К зонам отдыха в Атырауской области за последние три года было создано только два объекта придорожного сервиса.

Наибольшее количество придорожных объектов питания и проживания насчитывается в Щучинско-Боровской курортной зоне Акмолинской области – 95 объектов в 2014 году (73 ед. в 2012 году), учитывая относительную близость к столице и наличие автобана «Астана – Щучинск».

Положительная динамика отмечается в Буктарминской курортной зоне Восточно-Казахстанской области – увеличение с 27 ед. в 2012 году до 62 объектов в 2014 году. При этом, в Алакольской курортной зоне количество объектов сократилось с 85 до 73 единиц в 2014 году. Многие из указанных объектов не оснащены минимальными санитарно-бытовыми удобствами для проезжающих туристов.

В октябре 2014 года был утвержден и в июле 2015 года вступил в силу Национальный стандарт Республики Казахстан «Требования к объектам дорожного сервиса и их услугам» (далее – Национальный стандарт). Однако до сих пор остается неясным вопрос по внедрению данного стандарта на существующих и новых объектах придорожного сервиса, так как отсутствует регламент по его применению и не определен единый оператор.

В условиях формирования современной системы производства и реализации сервисных услуг в придорожном пространстве необходим комплекс поступательных подходов, определяющих цели и задачи каждого этапа действий. Основные подходы к формированию системы придорожной инфраструктуры приведены ниже.

1. Определение потенциального объема пассажиро- и грузопотока на конкретной автомагистрали, выделение целевых групп потенциальных пользователей.

2. Формирование сервисной услуги как специфического продукта с учетом возможностей и особенностей прогнозируемого спроса.

3. Анализ возможностей для размещения сервисных зон с учетом экономической, социальной и экологической целесообразности.

4. Разработка финансово-экономического обоснования для развития определенного вида сервисных услуг.

5. Определение уровня существующей возможности и перспективных потребностей сервисных зон в инженерных коммуникациях.

6. Продвижение предлагаемого продукта на местном, региональном и национальном уровнях.

В последнее время ширится понимание значимости нового типа сервисного продукта – информационного обеспечения участников дорожного движения, других пользователей дорожной и придорожной инфраструктуры через современные информационные и навигационные системы, тем более, что мировые автогиган-

ты уже оснащают свои модели современным электронным оборудованием, оперативно реагирующим на получаемую информацию.

## Выводы

Современная придорожная инфраструктура составляет с автомобильной магистралью единый комплекс, функционирующий на принципах взаимосвязи и взаимозависимости. Существующая казахстанская дорожная сеть не обеспечивает необходимых условий для безопасного и комфортного передвижения, не предоставляет возможности полноценного отдыха и сервисного обслуживания пользователей дорог. Основные проблемы в производстве и реализации сервисных услуг вызваны отсутствием комплексного подхода к развитию придорожной инфраструктуры.

## Литература

- 1 Дороги автомобильные общего пользования. Требования к объектам дорожного сервиса и их услугам / СТ РК 2476-2014. – Астана, 2015.
- 2 Гелимханов, Р.В. Научные основы формирования многофункциональных комплексов в сфере услуг региона. – М.: МГУС, 2001. – 174 с.
- 3 Боронников Д.А., Первунин С.Н., Яковенко А.Г. Анализ основных проблем формирования современной системы придорожного сервиса на территории Российской Федерации // Известия МГТУ «МАМИ». – 2011. – № 2 (12). – М.: МГТУ «МАМИ», 2011. – 368 с.
- 4 Travel and tourism competitiveness report 2015 [электронный ресурс]. – URL: <http://reports.weforum.org/travel-and-tourism-competitiveness-report-2015/index-results-the-travel-tourism-competitiveness-index-ranking-2015> (дата обращения 31.10.2016).
- 5 Об утверждении Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015–2019 годы и внесении дополнения в Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 957 «Об утверждении Перечня государственных программ» / Указ Президента Республики Казахстан от 6 апреля 2015 года № 1030.
- 6 О Государственной программе развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года и внесении дополнения в Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 957 «Об утверждении Перечня государственных программ» / Указ Президента Республики Казахстан от 13 января 2014 года № 725.

## References

- 1 Dorogi avtomobil'nye obshchego pol'zovaniya. Trebovaniya k ob'ektam dorozhnogo servisa i ih uslugam / ST RK 2476-2014. – Astana, 2015.
- 2 Gelimhanov, R.V. Nauchnye osnovy formirovaniya mnogofunkcional'nyh kompleksov v sfere uslug regiona. – M.: MGUS, 2001. – 174 s.
- 3 Boronnikov D.A., Pervunin S.N., Yakovenko A.G. Analiz osnovnykh problem formirovaniya sovremennoj sistemy pridorozhnogo servisa na territorii Rossijskoj Federacii // Izvestiya MGTU «MAMI». – 2011. – № 2 (12). – M.: MGTU «MAMI», 2011. – 368 s.
- 4 Travel and tourism competitiveness report 2015 [elektronnyj resurs]. – URL: <http://reports.weforum.org/travel-and-tourism-competitiveness-report-2015/index-results-the-travel-tourism-competitiveness-index-ranking-2015> (data obrashcheniya 31.10.2016).
- 5 Ob utverzhdenii Gosudarstvennoj programmy infrastruktornogo razvitiya «Nұrly zhol» na 2015–2019 gody i vnesenii dopolneniya v Ukaz Prezidenta Respubliki Kazahstan ot 19 marta 2010 goda № 957 «Ob utverzhdenii Perechnya gosudarstvennykh programm» / Ukaz Prezidenta Respubliki Kazahstan ot 6 aprelya 2015 goda № 1030.
- 6 O Gosudarstvennoj programme razvitiya i integracii infrastruktury transportnoj sistemy Respubliki Kazahstan do 2020 goda i vnesenii dopolneniya v Ukaz Prezidenta Respubliki Kazahstan ot 19 marta 2010 goda № 957 «Ob utverzhdenii Perechnya gosudarstvennykh programm» / Ukaz Prezidenta Respubliki Kazahstan ot 13 yanvarya 2014 goda № 725.

