

Анализ состояния придорожного сервиса в Иркутской области

Г.Б. ДУГАРОВА, кандидат географических наук. E-mail: gdugarova@irigs.irk.ru

В.Н. БОГДАНОВ, кандидат географических наук, Институт географии им. В.Б. Сочавы СО РАН. E-mail: victvss@gmail.com

В статье представлены результаты исследования придорожного сервиса Иркутской области с целью дальнейшей разработки концепции его развития. Выявлены основные факторы и проблемы, произведены математические расчеты и составлены тематические карты. Авторами создана геоинформационная система на базе прикладной ГИС «MapИнфо» с авторской базой данных.

Ключевые слова: придорожный сервис, уровень автомобилизации, интенсивность движения, картографирование

Статья содержит ранее не опубликованные авторские результаты исследования придорожного сервиса Иркутской области, основанные на обработке первичных данных. Практическая значимость работы заключается в том, что по каждому муниципальному образованию (МО) Иркутской области созданы схемы размещения объектов придорожного сервиса. Многие расчеты производились для МО первого уровня. Они могут использоваться федеральными и региональными органами управления и службами, регулирующими развитие рынка придорожных услуг, а также частными предпринимателями для решения проблем развития придорожного сервиса.

Структура и объекты придорожного сервиса

В систему придорожного сервиса можно включить разнообразные услуги, оказываемые потребителям, находящимся в пути (в дороге) на любом виде транспорта, то есть по удовлетворению потребностей человека и обслуживанию самих транспортных средств¹. Одним из наиболее развитых и привлекательных на сегодняшний день видов услуг в России, в том

¹ Хохлова В.В., Бобышев Е.Н. Отечественный и зарубежный опыт развития сферы услуг на объектах дорожной инфраструктуры // Теория и практика общественного развития. – 2012. – № 7. – С. 224–227; Виноградова М.В. Комплексный подход к формированию придорожного сервиса в России: дис. ...канд. экон. наук: 08.00.05 / МГУ. – М., 2002. – 221 с. [с. 56].

числе и в Иркутской области, является снабжение топливом и эксплуатационными материалами. В связи с бурным развитием автомобилизации нефтепродуктообеспечение стало высокодоходной отраслью, позволяющей получить прибыль за короткий период времени, поэтому в нее вовлечены значительные финансовые и товарные ресурсы.

Основу системы придорожного сервиса в настоящее время составляют автомобильные заправочные станции (АЗС), заправочные комплексы (АЗК) и станции технического обслуживания (СТО). Именно эти сегменты, включающие как крупные государственные и частные сети, так и средний и мелкий частный бизнес, являются более организованными, а конкуренция на них – самая высокая.

Другие центры оказания придорожных услуг в области развиты мало. Автомобильные газозаправочные станции отсутствуют в северных городских образованиях и большинстве сельских муниципалитетов. Розничной реализацией сжиженного газа в Иркутской области занимаются в основном специализированные газовые компании. Автомобильная газонаполнительная компрессорная станция функционирует только одна – в Братске. Причина – отсутствие магистрального трубопроводного газа и распределительной сети до конечных потребителей, а также жесткие требования безопасности.

Таким образом, развитая и разветвленная сеть АЗС/АЗК, которые продают топливо и другие эксплуатационные материалы, сейчас является основным звеном в формировании комплекса придорожного сервиса, косвенно воздействуя на спрос и на другие потребительские услуги. Часто в комплексах предоставляются услуги диагностики, мелкого ремонта и мойки, торговля продуктами питания, организовано общественное питание. В большинстве случаев они сосредоточены вокруг крупных городов, поскольку там спрос значительно выше. Остальные услуги (гостиничные, информационные, медицинские, услуги связи и другие, направленные на обеспечение полноценного отдыха автовладельцев, водителей и их пассажиров, представлены слабее)².

² Вуймин В.В. Территориальное размещение объектов придорожного сервиса в регионе (на примере Смоленской области): дис. ...канд. экон. наук:08.00.05/ Московский гос. ун-т сервиса. –М., 2003. – С. 11.

На основе комплексного анализа и картографирования объектов придорожного сервиса нами выявлена четкая закономерность: чем дальше от крупного города и магистралей, тем меньше количество предприятий и менее разнообразен комплекс предоставляемых услуг.

Нефтепродуктообеспечение области

В Иркутской области находится один из крупнейших в стране производителей нефтепродуктов – Ангарская нефтехимическая компания (АНХК), входящая в структуру «Роснефти». Продукция отгружается преимущественно потребителям из Сибирского и Дальневосточного федерального округов. Поставляют нефтепродукты в Иркутскую область и другие предприятия «Роснефти» (Ачинский и Комсомольский нефтеперерабатывающие заводы).

По данным Министерства экономического развития и промышленности Иркутской области, за 2012–2013 гг. среднегодовой объем производства на АНХК составил около 1300 тыс. т дизельного топлива и 960 тыс. т бензинов всех видов, из них вывезено за пределы области железнодорожным транспортом в Республику Бурятия и Забайкальский край, соответственно, 510 и 300 тыс. т. Кроме этого, в область ввезено из других регионов страны 655 тыс. т дизтоплива, 360 тыс. т бензинов. Объем потребленных жидких нефтепродуктов за 2012 г. – около 790 тыс. т дизтоплива и 849 тыс. т бензинов.

Оптовый и мелкооптовый рынки нефтепродуктов представлены как крупными вертикально интегрированными нефтяными компаниями, так и средними и мелкими предприятиями, имеющими собственные нефтебазы на территории области и транспорт для доставки конечным потребителям и розничным продавцам. Розничная сеть реализации жидкого моторного топлива для дизельных и бензиновых двигателей распространена по территории Иркутской области неравномерно: на юге наблюдается высокая плотность АЗС, особенно в городах и пригородах, на севере – единичные объекты.

По формам собственности сеть АЗС включает крупную вертикально интегрированную компанию «Роснефть», крупные региональные сетевые компании (ОАО «Иркутскнефтепродукт», ООО «Контерра+Крайснефть», ООО «Квант-Омни»)

и небольшие предприятия местного значения, владеющие малыми сетями и единичными АЗС. Основная часть крупных сетевых компаний, представленных в розничном сегменте, также занимаются мелкооптовой реализацией. Большая часть нефтепродуктов в муниципальные образования Иркутской области доставляется железнодорожным и автомобильным транспортом – автомобильным (преимущественно в сельскохозяйственные), автомобильным и водным (Киренский, Бодайбинский), сезонным автомобильным и водным (Катангский, Мамско-Чуйский). В целом обеспеченность нефтепродуктами Иркутской области и большинства муниципальных образований (за исключением некоторых северных и сельскохозяйственных) достаточно высокая, что является хорошей предпосылкой для развития системы придорожного сервиса.

Состояние придорожного сервиса

Нами был собран и проанализирован большой объем методических и статистических материалов; проведена инвентаризация существующей сети автозаправочных комплексов и пунктов придорожного сервиса; созданы схемы размещения объектов придорожного сервиса в разрезе муниципальных образований разного уровня; составлены различные тематические карты. Для картографирования объектов придорожного сервиса нами создана геоинформационная система на базе прикладной ГИС «MapИнфо» с авторской базой данных по Иркутской области, планами отдельных населенных пунктов, с сетью всех автомобильных дорог и возможностью подключения дополнительных источников информации (крупномасштабная космическая съемка и картографические интернет-сервисы сторонних разработчиков).

В результате в Иркутской области достоверно установлено местоположение 566 объектов, реализующих нефтепродукты всех видов, и 106 объектов сопутствующего придорожного сервиса, находящихся вдоль всех типов автомобильных дорог. Из них жидкое моторное топливо реализует 501 объект (АЗС/АЗК), газомоторное – 65.

Для расчета оптимальной плотности размещения сети АЗС/АЗК и объектов придорожного сервиса использовались результаты обработки первичных материалов (длина автодорог, находящихся на одну АЗС/АЗК, количество автомобилей на 1 км

автодорог и на одну АЗС/АЗК, средний объем потребленного топлива на АЗС, уровень автомобилизации, интенсивность движения автотранспорта и т.д.), которые указывают на потенциальную потребность в АЗС/АЗК и сопутствующих объектах придорожного сервиса. Остановимся подробнее на анализе некоторых из них.

По данным ГИБДД, на 2013 г. в Иркутской области зарегистрировано 752800 автомобилей. Они распределены по территории области крайне неравномерно, в основном в областном центре. Рассчитанный нами уровень автомобилизации в области составил в среднем 300–320 автомобилей на 1000 жителей, что несколько выше общероссийского. В муниципальных образованиях, где расположены сырьевые и промышленные предприятия (Заларинское, Бодайбинское МО), этот показатель даже выше, чем в крупных городах области. Наименьшие показатели – у сельских МО и ряда северных муниципалитетов с неразвитой дорожной сетью.

Количество автотранспорта по стране в среднем растет на 10% в год. В перспективе, по данным различных источников, уровень автомобилизации может достигнуть 500–600 автомобилей. Некоторые регионы уже достигли этих значений (Приморский край – 500, Камчатский край – 450 и т.д.)³. Общемировой опыт показывает, что предельное число автомобилей в экономически развитых странах на 1000 жителей – 700–800, дальнейший рост сдерживается перегруженностью автодорожной инфраструктуры, хорошо развитой системой общественного транспорта и многими другими факторами, в том числе и ограничениями со стороны органов власти. Предел значения для больших городов и агломераций, как правило, несколько ниже, чем на слабо урбанизированных территориях.

Для Иркутской области характерны слабо урбанизированные территории с большими расстояниями между населенными пунктами, при этом есть только одна значительная городская

³ Уровень автомобилизации и динамика его изменения в России и зарубежных странах. URL: http://otherreferats.allbest.ru/transport/00118790_0.html (дата обращения: 18.03.2011); Автомобилизация в России выйдет на уровень развитых стран к 2025 году. URL: <http://www.autostat.ru/news/view/9649/> (дата обращения: 27.02.12); Автомобилизация. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki/%C0%E2%F2%EE%EC%EE%E1%E8%EB%E8%E7%E0%F6%E8%FF> (дата обращения: 05.07.2014)

агломерация – Ангарск – Иркутск – Шелехов, где развитие общественного транспорта может сдерживать уровень автомобилизации. На большей части территории области при благоприятных экономических условиях, развитии дорожной инфраструктуры и дальнейшем росте благосостояния населения возможен значительный рост автомобилизации до общемировых значений.

Автодорожная сеть Иркутской области представлена федеральными, региональными и местными дорогами. Кроме них, в области есть ряд протяженных технологических дорог, чаще лесовозных, но в расчете мы их не учитывали, так как они не являются дорогами общего пользования.

Размещение объектов придорожного сервиса также напрямую зависит от интенсивности движения автомобильного транспорта и определяется наличием объектов экономического, социального и культурного назначения в местах оптимальной доступности.

Максимальная интенсивность движения – более 10000 автомобилей в сутки – зарегистрирована на автодорогах юга Иркутской области, соединяющих областной центр с пригородами и крупными населенными пунктами, и на дорогах в окрестности г. Братска. Для федеральных автодорог М53, М55, Вилюй, по которым совершается основной объем грузо- и пассажиро-перевозок, и между крупными городами области интенсивность движения – от 1000 до 5000 авт./сут., и лишь на отдельных участках между населенными пунктами в южной части области она возрастает более чем до 5000 авт./сут. Общий транзитный поток через область по федеральным трассам М53, М55 не превышает 3000 авт./сут., по автодороге Вилюй транзитный поток сезонный, в связи с открытием зимней дороги или навигации в направлении Республики Саха (Якутия).

На большей части региональных автодорог интенсивность движения невелика, не более 1000 авт./сут., выше она только на отдельных участках (например, Братск – Усть-Илимск, а также ряд автодорог на юге области).

На основе анализа можно выделить три группы муниципальных образований, испытывающих недостаток в АЗС/АЗК: 1) северные промышленные (Усть-Кутский, Бодайбинский); 2) южные районы (Ангарский, Шелеховский) и крупные города области (Иркутск, Братск, Саянск).

В южных районах и крупных городах области, несмотря на общую избыточность количества АЗС/АЗК, все же наблюдается их дефицит в расчете на единицу автотранспорта. Это связано с опережающей автомобилизацией и низким качеством обслуживания на АЗС/АЗК. Например, время нахождения автомобиля на заправке должно составлять в среднем 5–7 минут, учитывая современную систему обслуживания и модернизацию оборудования⁴. Однако нами выявлено, что реально на это уходит более 10–15 минут.

Общая избыточность количества АЗС/АЗК для юга Иркутской области связана с тем, что динамичный рост автомобилизации, относительно низкие отпускные цены на нефтепродукты, отсутствие государственного регулирования цен и т.д. позволяли получать высокий уровень рентабельности и быстро окупать затраты. Так, по некоторым данным, для окупаемости вложений в типовую АЗС/АЗК стоимостью более 50 млн руб. за пятилетний период и выхода на прибыль (при рентабельности 15% на нефтепродукты и 25% – на сопутствующие товары) необходимо реализовывать в год не менее 4,5 тыс. т нефтепродуктов⁵. Этот показатель может значительно варьироваться в зависимости от собственника и местоположения, уровня сервиса и реализуемых марок топлива.

По нашим расчетам, в среднем по Иркутской области на одну АЗС/АЗК приходится около 3,5 тыс. т реализованных нефтепродуктов в год (вероятно, эта цифра несколько завышена, поскольку нет возможности рассчитать продажи топлива напрямую потребителям). В целом по крупным сетям с АЗК, оснащенными современными топливораздаточными колонками и имеющими выгодное местоположение, объем реализации превышает 4–5 тыс. т в год. Однако у большинства АЗС/АЗК этот показатель гораздо ниже, и, чтобы поддерживать минимальную рентабельность, собственники вынуждены закупать низкосортные нефтепродукты

⁴ «Об утверждении концепции размещения автозаправочных комплексов на территории Нижегородской области». Постановление Правительства Нижегородской области от 12.02.2008. № 33 // URL: <http://www.regionz.ru/index.php?ds=63122> (дата обращения: 03.04.2008)

⁵ Повышение операционной эффективности сети АЗС ОАО «Самаранефтепродукт» // URL: <http://diplomnazakaz.org/shop/43.html> (дата обращения: 24.12.2012).

у нелегальных поставщиков (отсюда низкое их качество!) или развивать сопутствующие виды придорожного сервиса.

Такая ситуация характерна не только для Иркутской области, но и в целом для страны и многих зарубежных стран. Она ведет к постепенному вытеснению с рынка розничных продаж нефтепродуктов мелких индивидуальных предприятий и замещению их розничными сетями крупных или вертикально интегрированных нефтяных компаний, имеющих собственные мощности по производству, хранению и транспортировке нефтепродуктов и способных регулировать розничные цены в широких пределах. АЗС/АЗК крупных нефтяных компаний могут удерживать более низкую розничную цену, компенсируя потери за счет других статей дохода, например, добычи. Поэтому независимые АЗС/АЗК не выдерживают конкуренции и вынуждены закрываться или переходить под контроль крупных нефтяных компаний. Следует отметить, что во всем мире небольшие АЗС в основном зарабатывают за счет сопутствующего бизнеса (прилегающего кафе, продуктового магазина и т.д.).

В Иркутской области сопутствующие услуги и объекты придорожного сервиса развиты только вдоль федеральных автодорог и в населенных пунктах (чаще в центрах муниципальных образований). Как правило, это станции технического обслуживания, шиномонтажные мастерские, автомобильные мойки, пункты общественного питания и отдыха (кафе, гостиницы, придорожные магазины) или сочетание этих объектов. Однако таких комплексов очень мало. Это характерно не только для Иркутской области, но и Сибири в целом.

Проблемы и перспективы развития придорожного сервиса

Анализ существующего положения выявил ряд проблем в сфере придорожного сервиса. Наиболее серьезные из них таковы.

- Рынок придорожного сервиса в Иркутской области развит слабо, он значительно отстает от уровня автомобилизации и не отвечает международным требованиям. Снабжение топливом и услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств являются в настоящее время важнейшими составляющими придорожного сервиса. Остальные сопутствующие

виды услуг и объекты недостаточно развиты, тяготеют к крупным городам и федеральным трассам.

- В области не хватает объектов, оказывающих на высоком уровне комплекс услуг. Практически не представлены бытовые, медицинские, услуги связи, пункты отдыха и удовлетворения санитарно-гигиенических потребностей.

- Наблюдаются низкий уровень придорожного сервиса и недостаточная квалификация его работников. Материально-техническая база ряда объектов зачастую не соответствует санитарным нормам и правилам; кроме того, часто не соблюдается ассортиментный перечень, предусмотренный в меню.

- Размещение объектов придорожного сервиса в Иркутской области неравномерное, наибольшее развитие они получили на юге области в крупных населенных пунктах и вдоль федеральных трасс. Это обусловлено тем, что придорожный сервис формировался спонтанно, без учета степени удовлетворения потребностей пользователей транспортных средств и в отсутствие мониторинга.

- Недостаток информации об объектах придорожного сервиса, их местонахождении, спектре предоставляемых услуг негативно сказывается на развитии и управлении.

Сейчас в Иркутской области отсутствует единая база данных по объектам, расположенным в пределах придорожных полос автомобильных дорог общего пользования, часто не выполняется либо не соблюдается должным образом процедура согласования размещения объектов, что приводит к хаотичному развитию придорожного сервиса без учета требований безопасности движения, а также к нарушению учета и отчетности при поступлении денежных средств в бюджет области. Следовательно, наше исследование может служить базой для создания комплексной схемы оптимального размещения объектов придорожного сервиса. Нами созданы схемы размещения объектов придорожного сервиса по 36 муниципальным образованиям Иркутской области с учетом схем территориального развития как основного документа любого МО.

Таким образом, система придорожного сервиса на автомобильных дорогах остается наиболее неорганизованной. В этих условиях возникает острая необходимость в модернизации и реконструкции действующих объектов придорожного сервиса

или создании новых пунктов с качественно другим уровнем обслуживания и большим набором предоставляемых услуг.

На данном этапе очень важно государственное или региональное регулирование развития придорожного сервиса, так как этот процесс связан с увеличением значимости автотранспорта в социально-экономическом развитии общества и с развитием туристско-рекреационной отрасли. Причем, исходя из международного опыта, особенно актуально участие государства в согласовании планирования и адекватного предоставления необходимых услуг на дорогах с низкой интенсивностью движения. Тем более что крупные компании вытесняют объекты малого и среднего бизнеса с важнейших автомагистралей, и основным полем деятельности для предпринимателей остаются дороги регионального и местного значения, где оказание комплекса придорожных услуг малорентабельно из-за низкой интенсивности движения.

Иркутская область, обладая богатым природным, социально-экономическим потенциалом и являясь транзитной зоной между западной и восточной частями страны, может стать хорошим полигоном для успешного использования опыта зарубежных систем придорожного сервиса.

В целом по области необходимы постепенная модернизация сети АЗС/АЗК и объектов придорожного сервиса, создание на транзитных автодорогах многофункциональных комплексов, которые оказывают большой спектр придорожных услуг высокого качества и реализуют различные виды моторного топлива.

Размещение объектов данного сервиса в населенных пунктах и на автодорогах должно проводиться в строгом соответствии с законодательством и градостроительной документацией, а строительство и реконструкция объектов на особо охраняемых природных территориях – в соответствии с природоохранным законодательством.

В сельской местности, где низок уровень автомобилизации населения и невелико общее количество автотранспорта, на наш взгляд, необходимо строить малорентабельные объекты, совмещенные с сопутствующим придорожным сервисом. Во многих случаях такие объекты являются социально значимыми, и их отсутствие ухудшает качество жизни сельского населения.