

УДК 625.7

**АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА В КАЗАХСТАНЕ**

**Махмут Манура Абайкызы**

*manura\_m.a@mail.ru*

магистрант 1 курса ЕНУ им. Л.Н.Гумилева, кафедры «Дизайн и инженерная графика»

Астана, Казахстан

Научный руководитель – Садыкова Ж.М.

Актуальность указанной проблемы обусловлена необходимостью поиска оптимальных моделей построения системы транспортной деятельности как таковой. В этой связи особое внимание неизменно привлекает стратегическая и правовая проблематика,

подразумевающая решение вопросов совершенствования правовой сферы, реформирования системы правового регулирования транспортных операций, в том числе вспомогательных.

Процесс развития объектов придорожного сервиса, обретший энергичное формирование в начале нынешнего десятилетия, в последнее время значительно сократил набранные темпы. Те же объекты придорожной инфраструктуры, которые функционируют, к сожалению, не отвечают международным требованиям ни по критерию количества, ни по критерию качества работы.

Придорожный сервис – это комплекс организаций, территориально расположенных вблизи шоссе, автотрасс, дорог регионального и республиканского назначения, деятельность которых направлена на предоставление услуг участникам движения, водителям дальнего следования, туристическим группам, могут включать в свой состав автозаправочные станции, станции технического обслуживания, магазины, кафе и мини-бары [1].

Важность данной проблемы обусловлена и географическим положением Казахстана, а именно протяженностью дорожной сети. Анализ данной тематики показал высокую степень неравномерности в распределении объектов придорожного сервиса по территории Казахстана: на разных участках автомобильных трасс, заправки, отели и кемпинги могут встречаться регулярно и довольно часто, а на других участках транспортной сети расстояния между этими объектами равны 300-500 километров, с учетом того, что наблюдается постоянный рост количества автотранспорта.

Придорожный сервис в Казахстане сейчас находится на стадии становления. И поскольку это так, необходимо уделить внимание двум существующим эффективным системам придорожного сервиса – европейской и североамериканской. На данный момент это две наиболее перспективные системы. Например, в Германии имеется более 3800 специализированных стоянок для фур [2], что не идет ни в какое сравнение с Казахстаном. Причем общая протяженность автомобильных дорог в Германии составляет примерно 260 тысяч километров, при этом средняя плотность составляет около 700 километров на каждую тысячу квадратных километров территории страны.

Данные показатели превосходят казахстанские более чем в 20 раз. Важным показателем является финансирование строительства и содержание автомобильных дорог в Германии, который имеет строгую зависимость от их классификации. Все имеющиеся на территории Германии автобаны, «скоростные автотрассы» обслуживаются за счет средств федерального бюджета, а дороги регионального или местного значения, обслуживаются за счет бюджетов самих федеральных земель или местных коммун. Основным источником поступлений средств является так автомобильный налог, ставки которого устанавливает федеральный закон, и все собранные средства поступают в региональные бюджеты, по месту, где зарегистрирован автомобиль. Всего на федеральных автодорогах открыто около 3,5 тысяч пунктов общепита, чуть больше 500 кемпингов и мотелей, почти четыре тысячи автозаправок. В Польше, например, объекты придорожного сервиса расположены достаточно близко друг от друга, что устанавливается польскими нормативами.

Так по данным нормативам, пункты питания и автозаправочные станции должны размещаться на расстоянии 40 километров друг от друга при высокой интенсивности движения, которая составляет более 15 тыс. автомобилей в сутки, и через 80 километров – при низкой интенсивности движения, которая составляет более от шести до двенадцати тысяч автомобилей в сутки [3].

Учитывая, что целью придорожного сервиса является – максимально обеспечить транспортное средство, как с социальной точки зрения, так и с пожарной, экономической и экологической безопасности, т.е. удовлетворить потребности клиента, который использует это транспортное средство и обеспечить высококачественную работу самого транспортного средства на протяжении всего пути следования, необходимо применить математическую модель и разработать методику оценки эффективности расположения объектов придорожного сервиса с целью обеспечения продовольственной, пожарной, экономической и экологической безопасности участников дорожного движения [4].

Для достижения основных целей придорожного сервиса необходимо реализация следующих задач:

- Обеспечение продовольственной, пожарной, экономической и экологической безопасностью объектов придорожного сервиса;

- Создание комфортных условий для участников дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования, повышение безопасности движения и эффективность работы автотранспортного комплекса в Казахстане

- Ликвидация стихийных объектов придорожного сервиса и возведение современных придорожных комплексов высокого уровня обслуживания

- Расширение спектра предоставляемых услуг на существующих объектах придорожного сервиса;

- Информирование участников дорожного движения об имеющихся объектах придорожного сервиса и предоставляемых ими услугах;

- Создание новых рабочих мест, обеспечение объектов придорожного сервиса квалифицированными кадрами;

Анализ имеющейся ситуации показал, что объекты придорожного сервиса на территории Казахстана характеризуются следующими факторами:

- Медленное внедрение современных технологий сервиса;

- Низкий уровень благоустройства, озеленения, чистоты и защиты природы;

- Наличие нарушений санитарных и экологических требований (не решены вопросы санитарного режима торговли, водоснабжения, канализации, очистных сооружений хозяйственно-бытовых и ливневых стоков);

- Несоответствие современным градостроительным и архитектурным требованиям;

- Несоответствие нормативным требованиям организации безопасности дорожного движения. Здания существующих придорожных заведений не только плохо обустроены и имеют низкую степень привлекательности по внешнему виду, но и обслуживающий персонал имеет низкую степень квалификации

При формировании придорожных комплексов необходимо, с одной стороны, обеспечить наиболее полное удовлетворение потребностей пользователей, с другой стороны рационально использовать территорию и ресурсы, обеспечить максимальную прибыль.

#### **Список использованных источников:**

1. В.Н. Гречуха, Унификация транспортного законодательства: Сборник научных трудов (межвузовский): Актуальные проблемы социально-гуманитарных наук. -2000
2. <https://www.zakon.kz/4850867-dinamika-zaregistrirovannykh.html>
3. Петренко Д.А. Новое поколение программных продуктов в ИндорСофт // САПР и ГИС автомобильных дорог. 2013. № 1(1). С. 10–17.
4. Колосова, И.И., Шкиро, Е.А. Эргономика минимальных пространств // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. – 2011. – № 4. – С. 62.