

Пёстрая картина придорожного сервиса

В. Гранник

«Назовите хотя бы приблизительные сроки, когда программа преобразования тюменского придорожного сервиса даст заметные, ощутимые результаты», – эта просьба была обращена к начальнику Управления лицензирования и регулирования потребительского рынка правительства Тюменской области Андрею Пантелееву. Запись нашего разговора с ним была опубликована в мартовском номере журнала «Автомобильный транспорт» за 2013 год. Мой собеседник ответил, что серьезного, качественного скачка можно ожидать через три–пять лет. Что ж, на дворе 2017 год и, наверное, уже можно говорить о том, как созданная четыре года назад областная программа поддержки и развития придорожного сервиса претворялась в жизнь.

Но сначала напомним об этой программе. Она отразила довольно амбициозные планы правительства Тюменской области, направленные не на простое исправление отдельных недостатков, а на кардинальную перестройку «придорожно-сервисной» отрасли. Не случайно г-н Пантелеев употребил выражение «качественный скачок». Первая поставленная правительством задача – создание на федеральных трассах новых многофункциональных комплексов (МФК), где «в одном флаконе» целый комплекс услуг: АЗС, кафе, гостиница, магазин, мойка, СТО и пр. Вторая задача – подтянуть уровень уже существующих объектов до уровня МФК.

Обе задачи достаточно затратные, поэтому предпринимателям была обещана помощь по части финансов: льготные кредиты, возмещение части затрат на оплату процентов по кредит-

ным договорам, а также гранты, целевые займы, поручительство в банках... Власть также обязалась оказывать содействие в решении вопросов инфраструктурного порядка, таких как подведение инженерных коммуникаций, подключение объектов сервиса к электрическим, газовым сетям...

Андрей Пантелеев не скрывал: начинать движение к будущему придется с довольно-таки низкого старта. Есть несколько вполне современных МФК, вместе с тем на федеральных трассах области можно увидеть и точки общепита в вагончиках, и торговлю на обочине буквально с колен, и кафешки с удобствами во дворе... Весь подобный сервис вчерашнего, а то и позавчерашнего дня должен был в результате намеченных преобразований «сойти с дистанции».

Стихийное развитие придорожного сервиса привело к проблемам и по-серьезнее, чем несанкционированная

торговля или вагончики. Вот одна из них: вдоль дорог появилось множество заведений сервиса, стоящих «как попало», зачастую в метре от проезжей части, не имеющих нормальных подъездов и выездов. Понятно, что такие объекты представляют собой реальную угрозу безопасности дорожного движения, и с этим наследием «эпохи первоначального становления» тоже надо что-то делать.

Так что же сделано за четыре прошедших года?

Для того чтобы не только услышать, но и увидеть ответ на этот вопрос, ваш корреспондент проехал по тюменскому участку федеральной трассы Р402. А затем решил продлить маршрут до Омска. С тем, чтобы попутно сравнить, хотя бы примерно, уровень придорожного сервиса в двух соседних регионах.

Первое впечатление от поездки (а также второе и третье): мало что из-



«Вкусные домашние пельмени» – это, конечно, звучит аппетитно. Однако грузовичок с правой стороны кадра закрывает слово «туалет», расположенный, как и ранее, во дворе. Это кафе находится на тюменском участке трассы Р402 у райцентра Абатское



Мотель-закусочная «Олимпик»



Вера Томилова (супруга хозяина «Олимпика»), работницы кафе-магазина Лилия Махова и Александра Евдокимова



Александр Томилов

там нравится здешний уют, вкусная пища, приемлемые цены. Но вот недавно рядом с заведением, чуть ли не впритык, появилось еще одно кафе.

Хозяин «Олимпика» по этому поводу искренне недоумевает: зачем нужны бок о бок два заведения одного и того же профиля, когда и одному приходится из кожи вон лезть, чтобы обеспечивать скромный доход? И действительно, зачем? Задаюсь этим вопросом вот почему. В нашей беседе с Андреем Пантелеевым была затронута тема рационального размещения объектов придорожного сервиса. Подчеркивалась важность перехода от стихии к упорядочению процесса развития. Возможно, в данном конкретном случае два заведения будут мирно конкурировать. Но не исключено, что эта конкуренция будет напоминать взаимное удушение. Сомневаюсь, что кто-нибудь это просчитывал.

Появились ли на тюменском участке трассы Р402 новые многофункциональные комплексы? Я обнаружил один такой, на 167-м километре, рядом с районным центром Омутинское. Это автокемпинг «Русь» – детище местного предпринимателя Олега Кузнецова. В состав комплекса входят гостиница, кафе, банкетный зал, бильярдный зал, охраняемая стоянка для большегрузных и легковых автомашин, СТО, шиномонтажная мастерская, магазин ав-

менилось. Убогие шиномонтажки, заведения общепита с туалетами на свежем воздухе – этих «явлений прошлого» поубавилось, но оставшиеся по-прежнему мозолят глаза. Хотя, если двигаться дальше по списку «отдельных недостатков», то нужно с удовлетворением отметить: общепитовских вагончиков на трассе не наблюдается. Не увидел я и торговлю на обочинах.

Но не все проблемы, что называется, бросаются в глаза. И в этом смысле оказались весьма полезными и дали немало пищи для размышлений разговоры с владельцами предприятий сервиса, с которыми довелось по пути познакомиться. У каждого из них свои заботы, но некоторые из этих забот явно выходят за рамки одного заведения.

На 279-м километре трассы Р402 располагается мотель-закусочная под названием «Олимпик». Примечательная деталь: на одном специализированном сайте для путешественников по дорогам России есть

и реклама от «Олимпика», так вот, в этой рекламе есть такая строчка: «Условия на этаже». О чем это говорит? О том, что «условия на дворе» совсем недавно на этой трассе были нормой. Соответственно уйти от этой нормы – большой шаг вперед, о чем даже незасорно возвестить в Интернете. Но это так, по ходу дела. Об этом заведении я завел речь по другому поводу.

Владелец «Олимпика» Александр Томилов рассказал, что его детище пользуется популярностью на трассе. Авторитет завоевывался по крупицам в течение 20 лет. Семейный бизнес начинался с вагончика, где варили и угощали проезжих привозными пельменями. Потом построили небольшое здание, поэтапно реконструировали, пристраивали-достраивали, и теперь «Олимпик» – это уютное двухэтажное сооружение, в котором располагается гостиница и кафе, а на прилегающей территории оборудована стоянка автотранспорта. Клиен-



Автокемпинг «Русь» открылся в ноябре прошлого года



Олег Кузнецов



Автокемпинг «Русь». Магазин-столовая



Автокемпинг «Русь». Номера в гостинице выглядят вполне современно, при достаточно умеренной цене

тозапчастей. «Русь» – очень даже современный МФК, как по внешнему виду, так и по количеству и качеству предоставляемых услуг. Открылся в ноябре прошлого года и уже вовсю обслуживает посетителей. Замечательно. Вот только один нюанс: Олег Кузнецов не участвовал в государственной программе поддержки развития придорожного сервиса, смог обойтись собственными силами.

– Мне такая помощь была предложена, – сказал г-н Кузнецов, – но поздно для нас. Основная работа была уже сделана. Коробка стояла, крыша стояла. На тот момент оставались только косметика и внутренние работы.

Такой же совершенно замечательный многофункциональный комплекс появился недавно на 575-м километре трассы Р402, но уже на омском участке. Этот МФК хоть и называется «СТО Курилотрансавто», но включает в себя довольно обширный перечень разнообразных услуг.

Омич Александр Курило, так же, как и тюмонец Олег Кузнецов, воздвиг свой объект, не прибегая к помощи властей. Разница в том, что в Омской области программы поддержки придорожного сервиса, аналогичной той, что принята в Тюменской области, не существует.

Нельзя не упомянуть еще одного предпринимателя-«придорожника», который также построил свой бизнес, полагаясь только на собственные силы. Андрей Чистяков. В той нашей публикации 2013 года ему было посвящено немало строк. Он был одним из первопроходцев придорожного сервиса в Тюменской области, первопроходцем удачным, сумевшим все понять и сделать правильно. Его МФК «Вега» в 2013 году уже функционировал на все сто, мало того, пользовался большой популярностью у водителей. Дальнобойщики, обмениваясь по своей связи мнениями, всегда рекомендовали «Вегу»

друг другу как один из лучших придорожных сервисов.

На этот раз общение с Андреем Чистяковым (после того как я вернулся из своего познавательного турне по трассе Р402) получилось предельно коротким, поскольку он куда-то спешил. Но пару вопросов я все же успел ему задать:

– Андрей Викторович, за последние годы вы смогли, как планировали, значительно укрупнить свой комплекс?

– Нет, ничего практически не менялось. Сейчас в стране ситуация как бы не совсем благоприятная для бизнеса.

– Конкретно вы хотели реконструировать автомойку, чтобы можно было обслуживать длинномерные фуры.

– Это сделано. Еще асфальтированную стоянку немного расширили.

– Вот видите.

– Это не те примеры, которыми надо гордиться. Свои маленькие ошиб-



Здание «Курилтрансавто» выглядит даже несколько помпезно



Дальнобойщик Урал Батыршин из Татарстана доволен обслуживанием в СТО «Курилтрансавто»: «Сервис в последнее время нормально развивается. Немало мест, где хорошо кормят, дешево и сытно. Мы в такие места только заезжаем. Это место как раз такое. И технический сервис здесь тоже на высоте».



Внутри здание «Курилтрансавто» выглядит тоже неплохо, например столовая



Водитель фуры Николай Пантюшенко: «Один из лучших сервисов на этой трассе – в «Веге». Постоянно здесь торможу. Приличный магазин, кафе. Стоянка большая, асфальтированная. Сейчас еду из Барнаула домой, в Минск. Я постоянно в дороге, поэтому такие сервисы на дороге нам, дальнобойщикам, нужны».

ки просто исправил. Это не прорыв вперед, это не есть развитие.

Вспомнился еще один, весьма привлекательный, пункт областной программы поддержки «придорожного» бизнеса, о котором с энтузиазмом рассказывал г-н Пантелеев, цитирую: «Мы предлагаем достаточно простой и понятный способ построить безопасный бизнес – технологию франчайзинга. Все действительно просто: вы покупаете готовый бизнес, набор давно разработанных, апробированных технологий, в «упаковке» известного, успешного бренда Мы подбираем предпринимателям ряд франшиз, как региональных так и федеральных, на выбор. Покупайте, объединяйтесь с ними на одной площадке МФК».

По этому поводу я высказал тогда свое соображение: а чем хуже рас-

крученных брендов со стороны пусть и местный, но высококлассный, доказавший свою эффективность бренд чистяковской «Веги»? Думаю, и сейчас, спустя четыре года, результат предпринимательского творчества Андрея Чистякова, его комплекс «Вега», может служить образцом для подражания. Временные трудности не в счет – вся страна борется с последствиями глобального экономического кризиса. Впрочем, суть в другом: жива ли идея франчайзинга? Впрочем, об этом чуть позже...

А пока возвращаюсь к вопросу: что изменилось за четыре года, к каким результатам привела областная программа перевооружения придорожного сервиса? Основной вывод очевиден: скачка, прорыва не случилось. Почему? Наверное, как это обычно бывает, причин несколько. Но, отбро-

сив второстепенные, перейдем сразу к основной проблеме, о которую, собственно, программа и споткнулась.

Кстати, эта проблема была обозначена еще в той нашей публикации четыре года назад. Ее поднял один из предпринимателей Валерий Бакшеев. Выступая на одном из круглых столов, посвященном вопросам развития придорожного сервиса, Бакшеев выразил общую обеспокоенность бизнес-сообщества по поводу оборудования заездов и выездов на территорию объекта придорожного сервиса. Суть: съездами-выездами, с полосами разгона-торможения, должен обладать каждый объект. Требование совершенно справедливое, ведь речь о безопасности дорожно-



Та самая «Ялта ММ»

го движения. Но всё упирается в дороговизну этого предприятия: стоимость работ – 5–6, а то и больше миллионов рублей. Большинству предпринимателей такая финансовая нагрузка просто не под силу.

Рассуждая на тему, чем в этой ситуации может помочь областная власть, Андрей Пантелеев признал, что эту проблему наскоком не решить, но вместе с тем высказал мысль, что выходом из положения может стать размещение крупных комплексов придорожного сервиса на участках, где расположены автозаправки. И рассказал, что уже ведутся соответствующие переговоры с ОАО «Газпромнефть-Тюмень». Но фактов, что эти переговоры привели к чему-то конкретному, увы, нет.

Вот и получается: проблема строительства полос разгона-торможения превратилась в проблему только торможения. Ведь ее нерешенность серьезно тормозит процесс привлечения к «придорожному» бизнес-сообществу новых членов.

Но данная проблема касается не только потенциальных инвесторов. Она касается и тех, кто уже расположился со своими объектами на дороге. Недавняя инвентаризация объектов придорожного сервиса показала: всего действующих объектов в Тюменской области 206, из них абсолютное большинство имеет серьезные нарушения по организации съездов, переходно-скоростных полос, и только 22 объекта полностью соответствуют нормативным требованиям. То есть, если

подходить к существующим объектам с требованиями сегодняшнего дня, то их почти все надо закрывать. Например, тот же «Олимпик», уже 20 лет не имеющий полос разгона-торможения. Александр Томилов сейчас ломает голову, где взять миллионы на эти полосы, но по его прикидкам, всё хоть со скрипом, но должно получиться.

Подробности этой темы я намеревался обсудить с Андреем Пантелеевым. Но ситуация несколько изменилась, теперь придорожный сервис в регионе курирует Фонд «Инвестиционное Агентство Тюменской области». Генеральный директор Фонда Ольга Езикеева любезно согласилась встретиться для короткой беседы. Из разговора с ней я узнал, что проблема была не только в ужесточении требований к придорожному сервису (хотя это главный момент), но и в непримиримой позиции дорожного ведомства в лице руководителей ФКУ «Уралуправтодор» к предпринимателям, занятым в этой сфере деятельности. Подход был один: есть нарушение – надо наказывать. Всех стригли под одну гребенку, не принималось во внимание, что нарушение нарушению рознь. Объекты, возведенные в 90-е годы, с точки зрения нынешнего законодательства, построены с нарушениями. Но в то время законодательство было совсем другим, и по тем законам никаких нарушений допущено не было. Соответственно предприниматель вообще не виноват, он в то время всё сделал правильно. И вот на то, чтобы



Ольга Езикеева

доказать такие очевидные вещи, ушло несколько лет. Теперь есть взаимопонимание, «Уралуправтодор» готов рассматривать каждый конкретный случай отдельно, идти на уступки, предоставляя добросовестным предпринимателям отсрочку для выполнения обязательств по строительству разгонно-тормозных полос.

Другое дело – и предприниматель предпринимателю рознь. В Инвестиционном агентстве есть сведения о некоторых отчаянных личностях, которые начинали «строиться» на дороге, не имея на руках ни одного разрешительного документа. Конкретный пример – придорожный комплекс «Ялта ММ» под Ялуторовском. Теперь судьбу этого комплекса (существующего несколько лет и выросшего до довольно-таки внушительных размеров) будет решать суд.

Что ж, в отношении действующих объектов придорожного сервиса удалось добиться компромисса с дорожниками, облегчить жизнь предпринимателей хотя бы в виде временной отсрочки. А вот перспектива облегчить жизнь тем, кто мог бы заняться придорожным бизнесом, но которых смущает неподъемная цена обустройства подъездных-отъездных полос, пока не просматривается. Кардинально вопрос финансирования этих работ не решен. И, если вникнуть в самую суть, не может быть решен в рамках отдельного региона. Полосы

разгона-торможения остаются полосами торможения дела, а полосами разгона они могут стать, если...

И тут я приведу мнение на этот счет Андрея Чистякова. Который, между прочим, не только сам по себе предприниматель, но и является председателем областной Ассоциации придорожного сервиса. Первое, что он предпринял на этом посту – организовал поездку членов Ассоциации в Европу, изучать зарубежный опыт. И теперь участники этой поездки знают, убедились воочию, что есть страны, где на предпринимателях не висит обуза обустройства разгонно-тормозных полос, эту заботу берет на себя государство. Тем же путем, рассказывает Чистяков, пошла Белоруссия. Вот как это выглядит на практике: при строительстве (или реконструкции) дороги через определенное количество километров делаются карманы – естественно, с полосами разгона-торможения. Чистяков недоумевает:

– Зачем изобретать велосипед, когда он уже изобретен? Люди там учились, шишки набивали – нам не нужно через все это проходить снова.

Обустройство объектов придорожного сервиса переходно-скоростными полосами – головная боль и для предпринимателей-омичей. И, конечно же, здесь это так же является сдерживающим фактором для развития «придорожного» бизнеса. На эту тему мы говорили с Викторией Оконченко, начальником отдела автодорожного надзора УГАДН по Омской области.

– Это проблема достаточно большая, потому что дорогостоящая. Не каждому объекту сервиса под силу с этим справиться, – констатировала Виктория Маратовна.

В принципе, ситуация та же, что и в Тюменской области. Правда, нашлась и особенность: на федеральных трассах Омской области среди объектов сервиса, не имеющих переходно-скоростных полос, значатся в том числе... автозаправочные станции. Моя собеседница рассказала историю, которая звучит почти как анекдот. Одна крупная компания, владеющая се-



Виктория Оконченко

тью автозаправочных станций, упорно не желала оборудовать свои АЗС переходно-скоростными полосами. И годами уходила от ответственности с помощью... смены вывески. Как только подходил очередной срок исполнения обязательств, организация переименовывалась. Она называлась то «Топлайн», то «Сибирские региональные сети», то еще как-нибудь. Все эти игры на грани мошенничества продолжались до последнего времени и закончились только тогда, когда Управление государственного автодорожного надзора подало на эту многоликую организацию в прокуратуру. Управление АЗС (так значит на теперешней вывеске) обязалось закрыть проблему в течение ближайших месяцев.

В заключение хочется пожелать удачи Фонду «Инвестиционное агентство Тюменской области» в его интересных начинаниях. Упомяну лишь о двух из них, на мой взгляд, самых-самых... Размышляя над темой развития придорожного сервиса методом франчайзинга, специалисты Фонда решили ориентировать предпринимателей не на чужие раскрученные бренды, типа McDonald's, KFC и т.д., а создать свой собственный, местный бренд. Правда, прежде чем приступить к созданию его образа, досконально изучили европейский опыт, постарались извлечь из него все самое полезное.

– Это будет, – говорит генеральный директор Фонда Ольга Езикеева, – по-настоящему современный придорожный комплекс. Самый лучший на сегодняшний день.

Этот комплекс уже практически построен, открытие состоится в ближайшее время.

Я спросил, построен ли этот объект при содействии Фонда? Ответ получил положительный.

Ольга Леонидовна продолжила тему:

– Мы хотим построить с нуля еще один придорожный комплекс, который будет являться обучающим центром и который на своей базе сделает еще одну франшизу. Чтобы потом тиражировать ее по всей Российской Федерации. Вот такие у нас амбициозные планы.

О чем говорит этот пример? Программа правительства Тюменской области по сопровождению «придорожного» бизнеса все же действует, приносит плоды.

Второе замечательное начинание касается придорожных... бабушек. В летний сезон трассы обрастают импровизированными лотками в виде накрытых газетками ящиков, перевернутых бочек, с которых идет бойкая торговля овощами, пирожками, ягодами... Раньше отношение к этой «художественной самодеятельности» было однозначным: разгонять и наказывать. Тюменское Инвестиционное агентство намерено воплотить в жизнь другую идею: пусть бабушки торгуют своей продукцией на легальных придорожных рынках. В виде детально проработанных проектов эти рынки уже существуют на бумаге. Первый из них должен появиться «в натуре» уже нынешним летом.

Четыре года назад, говоря о состоянии объектов придорожной инфраструктуры, Андрей Пантелеев в интервью нашему журналу сказал: картина пёстрая. Что ж, она пёстрая и сегодня. И все-таки на этой картине одна за одной появляются новые краски. Изменения происходят, хоть и с разной скоростью, как на территории Тюменской области, так и соседней Омской.