

### Выводы

Подведем итог. Данная теория позволяет иначе взглянуть на причины и основы научно-технических революций и качественных изменений. Человеческий капитал сегодня является наиболее важной проблемой, к решению которой необходимо подходить грамотно, так как именно формирование этого актива, становится основным фактором прогресса в любой системе.

### Литература

1. Беккер Г. Человеческий капитал // США: экономика политика, идеология. – 1993. № 11-12.
2. Журавлев М.В. Управление человеческим капиталом в интересах инновационного развития региона. Диссертация к.э.н. Иркутск 2012. 171 с.
3. Иноземцев В.Л. На рубеже эпох. Экономические тенденции и их экономические следствия - М.: ЗАО «Издательство экономика», 2003. 730 с.
4. Коротова Н.В. Методология управления человеческим капиталом в сфере культуры диссертация д.э.н. Москва 2000. 453 с.
5. Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд. Т. 23. 729 с.
6. Маршалл А. Принципы политической экономики – Т.1. - М.: «Прогресс», 1993. 415 с.
7. Петти В. Экономические и статистические работы. – М.: Соцэкгиз., 1940. 324 с.
8. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов. В 2 т. – М.: «Наука», 1993. 570 с.
9. Туроу Л. Будущее капитализма: Сибирский хронограф 1999. 432 с.
10. Эрфут К.А. Управление инвестициями в человеческий капитал. Диссертация к.э.н. Томск 2006. 236 с.

### ***О перспективах инновационного развития дорожного сервиса в Российской Федерации***

к.э.н. доц. Собянина С.В.  
Университет машиностроения  
Sob-sw@mail.ru

*Аннотация.* В статье рассматриваются проблемы создания объектов дорожного сервиса и инновационный опыт формирования многофункциональных зон (МФЗ) дорожного сервиса, обосновываются выводы и предложения автора по совершенствованию развития дорожного сервиса на основе российского и международного опыта.

*Ключевые слова:* Автомобильные дороги, транспортная инфраструктура, объекты дорожного сервиса, многофункциональные зоны дорожного сервиса.

Динамичное развитие российской национальной экономики невозможно без важнейшего элемента рыночной инфраструктуры - автомобильных дорог. В современных условиях автомобильные дороги – это «кровеносная система» экономики страны, определяющая развитие всех без исключения отраслей. Общая протяжённость автодорог общего пользования в РФ в 2010 году составляла 837,7 тыс. км, в том числе федеральных – 50,6 тыс. км, а к 2030 году она должна составить 1370,2 тыс. км, в том числе 82,8 тыс. км – автодороги федерального значения [1, 5]. Для обеспечения только сегодняшних потребностей России необходимо построить минимум 1 млн. км автомобильных дорог [2]. Отставание развития сети автодорог способно существенно замедлить развитие экономики в целом. Но даже самый оптимистичный сценарий «Транспортной стратегии РФ до 2030 года» [1] предусматривает ежегодное строительство всего 600 – 700 км. автодорог в год до 2019 года, и лишь с 2019 года по 2030 темпы строительства должны стать прогрессивно возрастающими и составить от 3000 до 7000 тыс. км. в год. Существенная проблема – развитие автодорог регионального значения,

занимающих наибольший вес в системе автодорог, протяжённость которых в 2010 году составила 493,9 тыс. км. Главная проблема заключается в недостатке источников финансирования их строительства – региональные дорожные фонды предусматривают в среднем по стране только 30% от нормативной потребности инвестиций дорожного комплекса субъектов РФ. Очевидно, что для достижения запланированного развития экономики страны и объёмов ВВП на ближайшую перспективу таких объёмов дорожного строительства и на федеральном, и на региональном, и на местном уровнях явно недостаточно для развития дорожной сети, нужен инновационный сценарий формирования единого транспортного пространства России на базе опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры.

Важнейшей задачей обеспечения развития транспортной инфраструктуры является именно инновационный вариант развития, предполагающий продвижение современных технологий и продуктов, новаторских идей в виде инновационных проектов. В рыночных условиях внедрение инноваций имеет технический и экономический аспект. Технический аспект предполагает внедрение самой новой, передовой техники, оборудования, использование передовых прогрессивных технологий. Экономический же аспект не менее важен и предполагает внедрение прогрессивных форм организации и стимулирования труда, новых форм и методов организации производства и управления. И что не менее значимо – новых форм инвестирования. В современных российских условиях инновации требуют консолидированной поддержки как государства, так и частного бизнеса, то есть различных равноправных участников инвестиционного процесса. Современная транспортная инфраструктура – это не только дороги, но целый комплекс тесно связанных отраслей и сфер, обеспечивающих транспортное пространство. В связи с этим остро встаёт вопрос о комплексном подходе в дорожном строительстве и о развитии как самих дорог, так и объектов дорожного сервиса (ОДС). Целью данной научной работы является выявление проблем создания объектов дорожного сервиса, анализ инновационного опыта формирования многофункциональных зон (МФЗ) дорожного сервиса, обоснование предложений по совершенствованию развития дорожного сервиса на основе российского и международного опыта.

До сегодняшнего дня в развитии российского дорожного сервиса преобладает отсутствие единой системы, единых стандартов мест размещения ОДС, требований к объёму, составу и качеству предоставляемых ими услуг. Главными причинами такого состояния являются отсутствие единой государственной концепции развития дорожного сервиса, слабость нормативно – правовой базы, системной практики предоставления земельных участков в придорожных полосах для отвода под размещение объектов дорожного сервиса, системы доступа предпринимателей к этим земельным участкам и инженерным коммуникациям, инвестиционного механизма строительства и обеспечения их эффективного функционирования, разработанной системы госконтроля за этими объектами. Для решения этих проблем прежде всего необходим анализ международного опыта развития объектов придорожного сервиса, опыт работы лидеров национальных рынков сервисных услуг, таких, например, как Tank&Rast в Германии, Total во Франции, Marche в Швейцарии, Landzeit и Rosenberger в Австрии, Autogrill в Италии, Tatsumo corporation в Японии. Международный опыт формирования объектов дорожного сервиса и организации их инвестирования свидетельствует о том, что в период становления транспортной инфраструктуры «ядром» формирования объектов дорожного сервиса становились автозаправочные станции, вокруг которых постепенно образовывались центры других услуг: обслуживания и ремонта автомобилей; питания, размещения и иного обслуживания водителей. Поэтому во многих странах основными инвесторами в объекты дорожного сервиса становились крупные вертикально интегрированные нефтяные компании, имеющие достаточные инвестиционные ресурсы и готовые вкладывать их в строительство и дорог, и объектов дорожного сервиса. В нашей современной российской концепции развития ОДС [3] используется этот мировой опыт и ядром создания ОДС также предполагаются автозаправочные станции и СТО. Однако международный опыт сегодняшнего развития ОДС свидетельствует, что «ядро» формирования ОДС в развитых странах существенно изменилось, главными центрами привлечения клиентов ОДС становятся не столько

АЗС и СТО, сколько крупные торгово - развлекательные центры, отели, рестораны и объекты культурно - исторического наследия. То есть ядром ОДС стали не объекты обслуживания технических средств, ориентированные на грузоперевозки, а объекты по обслуживанию людей, участвующих в дорожном движении; объекты, ориентированные на обслуживание как грузоперевозок, так и пассажиропотоков. Поэтому считаем необходимым учесть этот опыт и совершенно неправильно в современной концепции развития дорожного сервиса России делать акцент на АЗС и СТО как ядре формирования ОДС. Таким подходом к формированию ОДС мы используем устаревший опыт и тормозим тем самым развитие внутреннего автотуризма, культурного и религиозного туризма, торговли.

Для развития российского дорожного сервиса важен анализ российских инноваций в создании объектов дорожного сервиса. Интересен и успешен опыт функционирования многофункциональных зон дорожного сервиса (МФЗ), созданных Государственной Компанией «Автодор», в ведении которой находятся федеральные автодороги. Многофункциональные зоны (МФЗ) - это зоны комплексного обслуживания пользователей и размещения объектов дорожного сервиса, обеспечивающие предоставление полного пакета услуг для пользователей автомобильных дорог, включая услуги по обслуживанию и ремонту автомобилей, питанию, отдыху и прочие услуги [3, 4]. Согласно разработанному в ГК «Регламенту» [4] МФЗ должна включать: отдельные места для стоянки легковых автомобилей, грузовых автомобилей и автобусов; многотопливную заправочную станцию; туалеты; зону отдыха водителей и пассажиров со специально отведёнными местами для курения; объекты общественного питания; магазин; мотель; автомойку; СТО; душевые; прачечную; пункт медицинской помощи; мусоросборники; телефон. Эта регламентация структуры МФЗ очень важна, так как позволяет существенно повысить комплексность и качество предоставляемых услуг в объектах дорожного сервиса. На ГК «Автодор» создан Экспертный Совет и разработана «Концепция развития дорожного сервиса вдоль сети автомобильных дорог ГК «Автодор» [3]. Важным достижением явилась разработка в 2013 г. межгосударственного стандарта ГОСТ «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к размещению объектов дорожного и придорожного сервиса», в котором требования технического регламента гармонизированы с Европейским соглашением о международных автомагистралях и другими соглашениями ЕС и СНГ. Это чрезвычайно важный этап, т.к. хаотичное развитие придорожного сервиса привело как к низкому количеству и качеству оказываемых услуг, так и к нарушению требований к обустройству примыканий переходно - скоростных полос, что создаёт серьёзные затруднения движения. Реализация разработанных в «Концепции» [3]. Единых принципов планирования и размещения ОДС, единых стандартов по оказанию услуг на ОДС, типовых архитектурно - планировочных решений ОДС и единых требований к отбору инвесторов способны создать цивилизованные формы дорожного сервиса. Инновационное развитие объектов дорожного сервиса в форме МФЗ на федеральных трассах может стать основой для дальнейшего распространения моделей МФЗ в целом на все регионы для всех типов дорог. За 2010-2014 г. ГК «Автодор» уже обустроены 22 МФЗ, заключено 26 инвестиционных договоров на создание 45 МФЗ вдоль автодорог М-1 «Беларусь» и М-4 «Дон». Программой деятельности ГК «Росавтодор» предусмотрено до 2020 г. создать 70 МФЗ [5]. Опыт создания МФЗ ГК «Автодор» продемонстрировал ещё одну важнейшую проблему в формировании инвестиций в объекты дорожного сервиса. Совершенно очевидной стала необходимость объединения инвестиционных ресурсов на федеральном, региональном и муниципальном уровнях для решения вопроса об инвестировании МФЗ. Считаем существенным недостатком в предложенной ГК «Автодор» «Концепции развития дорожного сервиса» [3] рекомендуемую ГК модель привлечения инвестиций. Основной формой выбора инвестора для МФЗ предусматривается проведение открытых аукционов и активизация частного бизнеса, роль ГК сводится к организации арендных отношений и контролирующей функции. Считаем такой подход принципиально неприемлемым при создании МФЗ. Основными владельцами объектов дорожного сервиса в настоящее время являются представители малого и среднего бизнеса, имеющие незначительные инвестиционные ресурсы. В современных условиях для них неэф-

фактивны инвестиции со сроком окупаемости более 7 лет, а опыт показывает, что в РФ даже на федеральных дорогах с высокой интенсивностью движения срок окупаемости инвестиций в ОДС составляет более 7 лет. Соответственно, инвестиции в ОДС оказываются непривлекательными для мелких и средних частных инвесторов. Поэтому считаем целесообразным разработать не только программу по государственной поддержке малого и среднего бизнеса в сфере ОДС, но и по созданию государственно - частных форм предпринимательства. Опыт международного развития ОДС убедительно показывает недостатки крайностей в формировании ОДС: как огосударствления ОДС (Германия), так и недостаточного внимания государства к развитию частного бизнеса в ОДС и монополизации этой сферы частным бизнесом (Италия). Лучше избежать повторения чужого негативного опыта и уже на стадии становления ОДС формировать государственно - частное партнёрство, в котором сочетаются интересы и государства, и частных предпринимателей. Помимо повышения эффективности привлечения инвестиций такая форма бизнеса позволит развивать ОДС на совершенно новом технологическом и технологическом уровне, отвечающем международным стандартам, что существенно повысит качество и расширит спектр предоставляемых ОДС услуг. Вместе с тем считаем, что нельзя рассматривать опыт МФЗ как единственно возможную форму развития объектов дорожного сервиса. Опыт ГК «Автодор» показал, что если интенсивность движения менее 20 тыс. автомобилей в сутки, то строительство МФЗ является экономически неэффективным. Поэтому для дорог с малой проходимостью необходим поиск новых форм комплексных объектов дорожного сервиса, активное использование государственных и муниципальных инвестиций для создания инвестиционной привлекательности этих объектов. Опыт создания объектов дорожного сервиса ГК «Автодор» выявил ещё одну важную проблему, во многом определяющую эффективность их развития: отсутствие подготовленных квалифицированных российских менеджеров для управления комплексными объектами дорожного сервиса. Подготовка специалистов инженерно-технических специальностей давно сложилась в системе российского высшего образования, имеет богатый и успешный опыт развития, подготовкой менеджеров сервиса транспортных средств в последние годы так же начали заниматься ведущие технические вузы страны. Однако менеджеров комплексных объектов дорожного сервиса на сегодняшний день не готовит ни система среднего профессионального, ни система высшего образования РФ, хотя отрасль успешно и динамично развивается и потребность в их подготовке давно назрела.

### Выводы

Считаем, что созрела необходимость в подготовке бакалавров по направлению «менеджмент» профилю «менеджмент комплексных объектов дорожного сервиса». О такой потребности свидетельствует мнение экспертов - специалистов этой сферы [5] и Общероссийской Ассоциации придорожного сервиса и туризма [5]. Взять эту подготовку придётся государству на себя, так как современные российские предприятия придорожного сервиса – это в основном мелкий и средний бизнес, которому не под силу инвестировать средства в обучение управленческого персонала. Поэтому необходимо ориентироваться на подготовку менеджеров для этой сферы в государственной системе высшего образования. Обеспечить эффективность такой подготовки специалистов необходимо совместно государству и бизнесу. Нужно чёткое определение профессиональных компетенций будущего менеджера по профилю «менеджмент комплексных объектов дорожного сервиса». Для повышения эффективности подготовки менеджеров считаем целесообразным осуществлять их подготовку в профильных технических вузах, но при этом необходимо избежать усиления «технической и технологической» составляющей обучения в ущерб экономической. Недооценка может привести к несоответствию уровня подготовки менеджера и требований со стороны современных сервисных предприятий. Использование предлагаемых инновационных решений должно привести к развитию конкурентного рынка и повышению качества услуг на объектах российского дорожного сервиса, что способствует комплексному развитию транспортной инфраструктуры страны на принципиально новом уровне.

### Литература

1. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 г.
2. Федеральная Целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2020 гг.)»
3. Концепция развития дорожного сервиса в РФ. ГК «Автодор».
4. Регламент на размещение МФЗ ДС. ГК Автодор».
5. [www.dorvest.ru](http://www.dorvest.ru)

### **Особенности сотрудничества России со странами Юго-Восточной Азии**

к.э.н. доц. Ульянова Н.С., к.с.н. доц. Гурнина Д.А.

Университет машиностроения

+7(495)683-9918, [kafedra-ekonomika@yandex.ru](mailto:kafedra-ekonomika@yandex.ru)

*Аннотация.* В статье рассматривается новая модель внешнеэкономического сотрудничества России со странами АТР, в частности с интеграционной организацией АТР. Проведен анализ сравнительно новых форм сотрудничества, таких как создание новых совместных проектов по строительству электростанций, промышленных предприятий, развитию транспортной инфраструктуры. Для расширения сотрудничества со странами АСЕАН предлагается использовать опыт партнеров по Евразийскому экономическому союзу.

*Ключевые слова:* АТР, АСЕАН, Евразийский экономический союз, экономическое развитие, экономическое сотрудничество, внешнеторговые отношения, торгово-экономическое партнерство.

Современная мировая экономика превратилась в относительно целостную экономическую систему, которая оказывает влияние на национальное развитие каждой страны, вплоть до определения правил поведения. Глобализация, рассматриваемая как система методов и принципов расширения экономической мощи, кроме положительного влияния оказывает и негативное, при котором экономически сильные страны становятся в привилегированное положение перед более слабыми, зачастую добываясь перераспределения богатств в свою пользу. Глобализация усилила процесс политизации международных экономических отношений. Произошла активизация непосредственных государств, деятельность которых связана с процессами политизации. Взаимодействие политических и экономических факторов в международной деятельности привело к формированию новых подходов к решению стратегических задач, стоящих перед национальными экономиками.

В первую очередь это касается России, которая переживает сегодня непростой этап своего развития. Сырьевая зависимость российской экономики составляет более 70% доходов от экспорта [3]. Это, прежде всего, вывоз газа, нефти, нефтепродуктов, угля и электроэнергии. Основными импортерами российских энергоносителей являются страны Евросоюза.

К сожалению, политика, проводимая ЕС, может и уже приводит к падению доходов РФ от экспорта энергоносителей, что оказывает негативное воздействие на ее экономику. Сейчас наиболее остро стоит вопрос не только о производстве собственной промышленной продукции, но и о диверсификации экспортных доходов, расширении номенклатуры поставляемых за рубеж российских промышленных поставок энергоносителей.

В настоящее время Россия во внешнеторговых отношениях с Европой перешла критический порог безопасности (более 70%), что показывает на новый вид «еврозависимости».

В соответствии с этим, Россия начала все больше внимания уделять развитию экономических отношений с другими региональными группировками. Прежде всего, это касается восточного направления, которое становится особенно перспективными для России.

Страны Азиатско-Тихоокеанического региона (АТР) готовы активизировать взаимодействие с РФ. Регион АТР для России – это относительно новый субъект глобальной экономики, а Дальний Восток рассматривается в качестве опорной площадки для взаимодей-