

операций. Наиболее значимый результат их внедрения - радикальное изменение всей системы духовно-практической деятельности и культурного творчества.

Изложенная выше специфика современных информационно-коммуникационных технологий приводит к пониманию тех грандиозных социальных изменений, которыми знаменуется переход к информационному обществу. Основой для такого перехода является информационная революция. Информационная революция представляет собой современную, третью по счету социотехнологическую революцию. Под социотехнологическими революциями понимаются фундаментальные изменения в технологии производства и общественной деятельности, которые завершаются переходом к новым типам цивилизации и к связанным с ними социокультурным традициям.

Выводы

Информационная революция радикально отличается от предшествовавших ей социотехнологических революций (аграрно-ремесленной и индустриальной) тем, что она одновременно ведет к глубоким переменам и в производстве, и в социально-экономических сферах, и в духовно-культурной жизни. Результатом этой революции становится переход к информационному обществу, в ходе которого претерпевают радикальные изменения материальное производство и мировоззрение, быт и образование, общение и искусство. Они меняют не только свои внешние очертания, но и внутренние механизмы содержания человеческой деятельности.

Литература

1. Абдеев Р.Ф. Философия информационной цивилизации. М.: Дело, 1994.
2. Кастельс М. Информационная эпоха: экономика, общество и культура. М.: Изд-во ГУ ВШЭ, 2000.
3. Печенкин В.В. Информационные технологии в структуре информационного общества. Саратов, Изд-во СГУ. 2001.
4. Ракитов А.И. Философия компьютерной революции. М., Изд-во политической литературы. 1991.
5. Тоффлер Э. Третья волна. М., АСТ. 2004.
6. Тоффлер Э. Шок будущего. М., АСТ. 2002.

Анализ основных проблем формирования современной системы придорожного сервиса на территории российской федерации

к.э.н. доц. Боронников Д.А., к.э.н. доц. Первунин С.Н., Яковенко А.Г.
МГТУ «МАМИ»

8 (945) 223-05-23 доб. 1510

Аннотация. В статье предлагается краткий анализ существующего состояния российской автомобильной и дорожной сети, взаимосвязи ее объектов с придорожной инфраструктурой. Выявлены факторы, влияющие на перспективное развитие придорожного сервиса. Предложена система подходов к определению целей и задач к формированию сервисных зон на федеральных автомобильных магистралях.

Ключевые слова: автомагистраль, дорожная сеть, придорожная инфраструктура, транспортная стратегия, сервисные зоны, сервисная услуга.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года №1734-р была утверждена Транспортная стратегия России до 2030 года. Необходимость, целесообразность и своевременность принятия данного документа были обусловлены следующими факторами:

- усилением глобальной конкуренции, охватывающей рынки товаров, услуг, капиталов и

других факторов экономического роста;

- возрастанием роли человеческого капитала в социально-экономическом развитии;
- истощением источников экспортно-сырьевого типа развития страны.

С точки зрения руководства страны, данная Транспортная стратегия «должна определять активную позицию государства к созданию условий для социально-экономического развития, прежде всего, в целях повышения качества транспортных услуг, снижения совокупных издержек общества, зависящих от транспорта, повышения конкурентоспособности отечественной транспортной системы, усиления инновационной, социальной и экономической направленности развития транспортной системы» [1].

В сложившихся социально-экономических условиях транспортная отрасль играет роль одной из важнейших отраслей российской экономики, способной служить как сдерживающим, так и стимулирующим фактором в развитии производственной и социальной инфраструктуры.

Транспортные сети связывают в единую систему различные регионы, служат основополагающей частью внешнеэкономических связей, способствуют интеграции экономического комплекса страны в мировой рынок, что приобретает особое значение на этапе вхождения России во Всемирную торговую организацию. Страна занимает крайне выгодное географическое положение, являясь экспортером транзитных транспортных услуг, прежде всего, через использование существующих и проектируемых международных транспортных коридоров.

На момент принятия Транспортной стратегии протяженность транспортных путей в стране составила «... 85 тыс. км железных дорог общего пользования, 42 тыс. км промышленного железнодорожного транспорта, 755 тыс. км автомобильных дорог с твердым покрытием (в т.ч. 597 тыс. км дорог общего пользования), 102 тыс. км внутренних водных путей, 2,8 тыс. км трамвайных путей, 439 км путей метрополитена, 4,9 тыс. км троллейбусных линий, 532 тыс. км воздушных трасс, из которых более 150 тыс. км являются международными» [1].

В то же время дорожная сеть в России в восемь раз ниже показателя Евросоюза. Плотность автодорожной сети на 1 кв. километр территории ниже 4-х процентов европейского показателя. Объем грузоперевозок в 2007 году составил 206 млрд тонн, что в полтора раза ниже, чем в Турции, и в 18 раз меньше, чем в странах Евросоюза. В европейских странах автомобильным транспортом перевозится 76,4 процента грузов, в России – 9 процентов [2].

Планируемая средняя стоимость дорожного строительства выше по сравнению с Евросоюзом в 2,6 раз, по сравнению с США – в 3 раза, с Китаем – в 7,3 раза, то есть отдача с вложенного в строительство автодороги рубля гораздо ниже, чем в других странах.

Нормативный срок службы национальных автотрасс составляет 40 лет в Швеции (с похожими климатическими условиями) или 80 лет в Италии. Текущий ремонт автодорог обходится европейцам в 2300 евро в год на 1 километр. В нашей стране дороги служат 10-12 лет, а стоимость их поддержания составляет 11000 евро в год на 1 километр. В России имеется всего несколько участков платных автодорог, а в Европе за проезд по платным автомагистралям собирается более 16 млрд евро в год [2].

Если в советское время годовой объем транзита через территорию России составлял 10 млрд. долларов, то в 2009 году – только 900 млн. долларов. Отношение средств, выделяемых на ремонт существующих дорог к средствам, выделяемым на новое дорожное строительство, составляет 3/1 [3].

Возможно, взимание платы за проезд на определенных участках позволит окупить затраты на строительство и эксплуатацию автомагистрали современного уровня. Однако себестоимость и сроки окупаемости российских дорог постоянно растут.

Эксперты Всемирного банка в начале 2011 года определили объем расходов на 1 км эксплуатируемых автомобильных трасс в размере 8038 евро [4]. Всемирный банк сформули-

ровал рекомендации по увеличению расходов на модернизацию изношенных автомобильных дорог до двух процентов ВВП. В рекомендациях даны предложения по поиску дополнительных источников финансирования российской дорожной сети – например, увеличение сборов за проезд по платным дорогам, за выдачу регистрационных знаков, повышение топливного налога.

Российские журналисты подсчитали, что стоимость 1 км автомобильной дороги на олимпийском комплексе в Сочи достигла 200 млн долларов. Если сравнить, во сколько обходится один километр четырехполосной автомагистрали в России и ряде других стран, то показатели будут выглядеть следующим образом: Россия – 13 млн долларов; Евросоюз и США – 6 млн долларов; Китай – 3 млн долларов.

Проблемы, накопленные в процессе формирования отечественной транспортной сети усугубляются растущей автомобилизацией и динамичным ростом объемов перевозок. Низкие темпы увеличения пропускной способности дорожных сетей вызывают, в свою очередь, перегруженность дорожной инфраструктуры, регулярные сбои в организации нормального движения транспортных потоков, образование заторов не только в крупных населенных пунктах, но и на федеральных автомобильных трассах.

Кроме структурных объектов автомагистрали, являющихся неотъемлемой инженерной и технологической частью автодороги и определяющих ее эксплуатационные возможности, элементов обеспечения оптимального и безопасного пользования трассой, все больше внимания уделяется использованию придорожной территории и формированию современной придорожной инфраструктуры.

К придорожной инфраструктуре можно отнести объекты, не имеющие прямого отношения к эксплуатационным особенностям автодороги, но обладающие прямым и косвенным влиянием на такой важный показатель, как безопасность и комфортность поездки для водителей автотранспортных средств. К ним относятся, прежде всего, объекты придорожного сервиса.

За рубежом придорожный сервис развивался десятилетиями и является серьезным участником национальных экономик. Например, в США придорожная инфраструктура имеет длительную историю. «Она отмечается многофункциональностью и представлена различными предприятиями сервиса и объектами быта. Во-первых, важную роль в дорожном комплексе США занимают платные автодороги. Во-вторых, в стране реализуется принцип концессий на платных автострадах, то есть участки вдоль дорог сдаются в аренду частным лицам, а не муниципальным органам» [5]. Именно поэтому в Северной Америке придорожный сервис представлен не отдельными объектами, как в большинстве случаев в российской практике, а крупными сервисными зонами, расположенными на съездах с крупных автомагистралей. Автомобильный путешественник или водитель-профессионал имеют возможность получить полный набор необходимых услуг, предлагаемых как автозаправочными станциями, так и ремонтными мастерскими, магазинами, предприятиями питания и бытового обслуживания, средствами размещения и т.п.

В Европейских странах также наблюдается комплексный подход к развитию придорожной инфраструктуры. Наряду со стандартными автозаправочными станциями и мотелями свои услуги представляют оригинальные ресторанные комплексы с развитой развлекательной составляющей. Например, в такой туристской стране, как Италия, места отдыха расположены через 30-50 километров. Причем они обустроены по единому проекту, имеют одинаковую планировку зданий и прилегающих территорий со стандартным набором услуг [6].

Еще в сентябре 2009 года в г. Пензе прошло межрегиональное совещание «Развитие придорожной туристской инфраструктуры в субъектах Российской Федерации», посвященное данной проблематике [7]. Участники совещания выразили озабоченность неразвитостью сети региональных (межмуниципальных) автодорог общего пользования. 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. По информации Росстата, на автомобильных дорогах федерального значения расположено 4720 пунктов торговли, 4520 автозаправочных станций, 4172 пункта питания, 1099 станций технического обслуживания, 519 медпунктов и 482 мотеля, включая кемпинги. В то же время ежегодное число только автотуристов должно достигнуть к 2015 году пяти миллионов человек [7].

В 2009 году в субъектах Российской Федерации насчитывалось 1916 придорожных объектов размещения, что составляет 17 процентов от всего гостиничного фонда России (11,4 тыс. единиц). Доля мест в мотелях и кемпингах составляет 2 процента (51,9 тыс. мест) от общего количества мест во всех коллективных средствах размещения в стране (1680 тыс. мест). В то же время для удовлетворения потребностей в размещении пользователей автодорог необходимо создать еще более 3 тыс. единиц средств размещения примерно на 150 тыс. мест [7].

Исследование, проведенное компанией «Миэль – Коммерческая недвижимость», показало, что чем больше товарная нагрузка на автомобильную трассу, тем выше количественный объем услуг придорожного сервиса [6]:

В исследовании отмечается, что в целом придорожная инфраструктура выглядит следующим образом: 60 процентов приходится на небольшие частные кафе и закусочные, 25 процентов – торговые центры и сетевые рестораны фаст-фуд, 10 процентов занимают небольшие магазины и кафе при автозаправочных станциях, 5 процентов – специально оборудованные площадки для отдыха и небольшие мотели.

По результатам мониторинга качества придорожного сервиса, проведенного госкорпорацией «Автодор», около 20 процентов придорожных объектов – рынки, складские помещения, базы, офисные помещения, промышленные предприятия – не имеют отношения к организации производства и реализации сервисных услуг. Более 50-ти процентов не обеспечивают должного уровня комфорта. Не соблюдаются санитарно-гигиенические нормы, не обеспечена сохранность придорожных территорий, имеются серьезные претензии к качеству и ассортименту предлагаемого на трассе питания. Практически полностью отсутствует соответствующий сервис для караванеров [8].

На участке протяженностью свыше 300 км автомагистрали «Дон», проходящем по территории Воронежской области, из 294 объектов сервисных услуг менее 6 процентов соответствуют нормативным требованиям, около 12 процентов можно адаптировать и реконструировать, 82 процента – не соответствуют требованиям [9].

В последние годы на российском дорожном пространстве появляются элементы необходимого сервиса. Так, на трассе Москва – Санкт-Петербург построены два многофункциональных автозаправочных комплекса (МАЗК). Особо выделена зона обслуживания водителей-дальнобойщиков с отдельными постами с колонками повышенной производительности, обеспечением горячим питанием, местами личной гигиены и бытового обслуживания. Данные комплексы предлагают необходимый набор услуг для инвалидов-колясочников и женщин с грудными детьми. Несмотря на расчетный срок окупаемости вложений – 8 лет, компания ТНК-ВР (инвестор данных объектов) планирует построить еще несколько аналогичных комплексов на основных автомобильных трассах России.

К середине 2012 года строительство восьми многофункциональных комплексов, включающих автозаправочные станции и объекты сервиса, питания и бытового обслуживания будут построены на автомагистралях М-1 «Беларусь» и М-4 «Дон». Конкурс на их организацию выиграла известная компания ТНК-ВР и «Роснефть», причем, несмотря на то, что стоимость одного подобного многофункционального комплекса обойдется в 150-200 млн рублей, финансирование строительства берут на себя сами компании [4].

Администрация Воронежской области приняла решение о создании вдоль автомагистрали М-4 «Дон» шести многофункциональных зон, по одному сервисному кластеру с каждой стороны дороги. Планируется разместить через каждые 50 км автозаправочные станции, мини-гостиницы, парковки, магазины, объекты питания, технического и бытового обслуживания [9].

Возможно, такая частота сервисных зон на данной трассе оправдана экономически, однако необходимо учесть, что Федеральным законом №257-ФЗ от 08.11.2007г. «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации» предусмотрено размещение объектов сферы гостеприимства (гостиницы, мотели, кемпинги) через 250 км, общественного питания – через 100 км [10].

В то же время нельзя согласиться с мнением руководителя отдела консалтинга и оценки Praedium Oncor International Д. Волковым, который считает, что «... ключевая проблема низкого качества российской придорожной инфраструктуры – это невысокие потребности потенциальных клиентов. В нашей стране слабо развит внутренний автомобильный туризм, а удовлетворить запросы водителей большегрузных фур способны и существующие объекты».

В действительности анализ, проведенный в рамках реализации научно-исследовательской работы «Разработка системы основных подходов к созданию единого информационного пространства на основе интеллектуальных автомобильных и транспортных систем с использованием современных информационных и навигационных технологий» показывает, что развитие придорожной инфраструктуры связано с рядом как объективных, так и субъективных факторов:

- в основном объекты придорожной инфраструктуры представлены предприятиями малого бизнеса конкретного региона;
- крупные девелоперские компании и торговые операторы не готовы вкладываться в придорожную недвижимость;
- цена предложения на рынке недвижимости в придорожной зоне не отвечает ожиданиям рынка в связи с необоснованным завышением;
- автозаправочные станции некоторых операторов не предусматривают дальнейшего развития сервисной составляющей;
- к придорожной инфраструктуре ошибочно относятся торговые объекты, находящиеся в зоне федеральных 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);
- основные объекты придорожного сервиса формируются вокруг мегаполисов или крупных административных центров;
- большая часть придорожного сервиса формируется в основном в европейской части Российской Федерации.

На данном этапе развития автомобильной транспортной сети в России каждая конкретная автомобильная магистраль, особенно платная, как комплекс производства и реализации сервисных услуг приобретает черты специфического обособленного рынка, выполняющего следующие функции:

1. Предложение – Зависимость объема и ассортимента сервисных услуг от финансовой стратегии, ценовой политики, прогнозируемых доходов и числа их производителей.
2. Спрос – Зависимость объемов реализации сервисных услуг от платежеспособности и по-

требностей пользователей автомагистрали.

3. Активность – Активность, мотивация и ориентированность производителей сервисных услуг.
4. Специализация – Разделение производителей сервисных услуг на группы по признаку потребностей пользователей в той или иной услуге.
5. Хозяйственная функция – Обеспечение устойчивого развития национальных и региональных экономических комплексов, создание рыночной конъюнктуры, конкуренции и инвестиционной привлекательности сервисных объектов.
6. Социальная функция – Содействие обеспечению высокого уровня жизни местного населения и удовлетворения потребности пользователей.
7. Экологическая функция – Обеспечение охраны окружающей среды путем внедрения современных технологий производства и реализации сервисных услуг.
8. Информационная функция – Обеспеченность пользователей информацией необходимого качества, соответствующего их потребностям.

В реализации данных функций придорожной инфраструктуры отечественная практика использует различные методы, но, в основном, они представляют собой элементы регулирующих и запрещающих механизмов. В условиях формирования современной системы производства и реализации сервисных услуг в придорожном пространстве необходим комплекс поступательных подходов, определяющих цели и задачи каждого этапа действий.

При формировании системы придорожной инфраструктуры необходимо реализовать следующий алгоритм:

1. определить потенциальный объем пассажиро- и грузопотока на конкретной автомагистрали, выделить целевые группы потенциальных пользователей;
2. сформировать сервисные услуги как специфический продукт с учетом возможностей и особенностей прогнозируемого спроса;
3. проанализировать возможности размещения сервисных зон с учетом экономической, социальной и экологической целесообразности;
4. разработать финансово-экономические обоснования развития каждого вида сервисных услуг;
5. определить уровень существующей возможности и перспективных потребностей сервисных зон в инженерных коммуникациях;
6. продвигать предлагаемый продукт 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 автогиганты 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 российская 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. Транспортная стратегия Российской Федерации. Утверждена Распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года №1734-р
2. Иноземцев В., ProEuropa: Пути – Дороги//Ведомости – 2008 – 6 октября – 188 (2210)
3. А. Федоренко. Актуальные проблемы управления автодорожной инфраструктурой России

// «Строительная газета», №22 (10033) от 9 июня 2009 г.

4. auto.km.ru
5. news.ners.ru
6. www.cre-ru/rus/analytics
7. avtotravel.com
8. Урманов И. Роль малого бизнеса в развитии придорожной инфраструктуры (amtv.ru)
9. Турбизнес, № 9 от 9 июля 2011г.
10. Федеральный закон №257-ФЗ от 08.11.2007г. «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Методологические проблемы точности научной терминологии

Пискун А.В.

МГТУ «МАМИ»

8-(905)-514-35-90, peace-kun@mail.ru

Аннотация. Утверждается, разрешение антиномии отношения именованья – путь к повышению точности научной терминологии в целом.

Ключевые слова: смысл, научный термин, имя, антиномия, информация, методология, семантика.

Современные философские и логико-лингвистические исследования в области естественного языка все теснее переплетаются с прикладными проблемами развития информационной техники. В процессе быстрого развития информационной техники и экспансии компьютеров в разнообразные сферы деятельности человека складывается новое понимание общенаучной и прикладной значимости естественных и искусственных языков. Все яснее понимается необходимость изучения и формализации закономерностей использования языка в процессе осуществления человеком познавательных, коммуникативных и других интеллектуальных функций.

Вместе с тем, однако, еще нет должной ясности в общих вопросах, касающихся самой сущности языка, от ответов на которые зависит решение многих прикладных проблем. В частности, нет ясности в вопросах, связанных с уточнением статуса имен в языке. Целый ряд проблем возникает в связи с существованием так называемой антиномии отношения именованья. От разрешения данной антиномии зависит построение общей теории языка, научное объяснение других важных феноменов языка, решение множества практически важных задач компьютерной обработки языка, выявление места и функций языка в процессе познания и освоения мира.

Антиномия отношения именованья возникает при применении принципа взаимозаменяемости в различных естественных языковых контекстах. Закон взаимозаменяемости или неразличимости тождественных является одним из фундаментальных законов тождества.

Многие логики XX века, такие как Г. Фреге, У.О. Куайн, Р. Карнап, Б. Рассел, А. Смаллиан, сосредоточили свое внимание на процедурах разрешения данной антиномии. Большой интерес вызывают различные онтологические предпосылки в подходах к данной проблеме. Устранение противоречия диктуется необходимостью сохранения принципа непротиворечивости, имеющего глубокий интуитивный смысл. Но принцип взаимозаменяемости имеет не менее глубокий интуитивный смысл. Удовлетворительное разрешение антиномии именованья позволило бы прояснить фундаментальные связи между мышлением, языком и миром. Адекватное понимание и адекватное теоретическое воспроизведение этих фундаментальных связей имело бы важное методологическое и мировоззренческое значение.

Понятие референтной непрозрачности вводит в научный оборот У. О. Куайн. Он пока-