

УДК 332/122 (470.45)

## ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОЦЕССА СУБУРБАНИЗАЦИИ ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ НА ОСНОВЕ РАЗВИТИЯ ПРИГОРОДНОГО СЕРВИСА

**М.К. БЕЛЯЕВ,**

*доктор экономических наук, профессор,  
заведующий кафедрой экономики  
и управления проектами в строительстве  
E-mail: ton1975@yandex.ru*

**С.А. СОКОЛОВА,**

*кандидат экономических наук,  
доцент кафедры экономики  
и управления проектами в строительстве  
E-mail: svetalekssok@yandex.ru  
Волгоградский государственный  
архитектурно-строительный университет*

*Состояние пригородной зоны современных регионов отражает степень их цивилизованности и уровень социально-экономического развития, выступает одним из интеллектуальных индикаторов. Проблемы проектирования, строительства и эволюции пригородов являются ключевыми и активно обсуждаются на самых различных уровнях управления. Важная роль в этом процессе отводится развитию пригородного сервиса.*

*Цель — обоснование повышения эффективности процесса субурбанизации на основе развития пригородного сервиса.*

*Исследование проведено на основе комплексного и системного подходов, в рамках которых использованы методы сравнительного, ретроспективного, статистического, математического анализа.*

*В соответствии с поставленной целью в работе определены предпосылки развития Волгоградского пригородного сервиса, особенности и проблемы его функционирования, а также наличие взаимосвязей между уровнем развития сервиса и социально-экономическими индикаторами города.*

*Сформулировано понятие «пригородный сервис» как оказание услуг участникам дорожного движения, туристам и жителям региона по удовлетворению их бытовых потребностей в окрестностях города.*

*На основе проведенного анализа был рассчитан возможный экономический эффект функционирования Волгоградского пригородного сервиса и обоснованы рекомендации по его развитию. Кроме того, описан механизм государственной поддержки развития пригородного сервиса, включающий организационную, финансовую, информационную и консультационную составляющие.*

*По мнению авторов, развитие такого вида сервиса не только обеспечивает безопасность и комфорт участников дорожного движения, но и влияет на устойчивое развитие экономики региона. Пригородный сервис выступает одним из условий, определяющих качество культурных и экономических связей между Волгоградом и другими регионами Российской Федерации.*

***Ключевые слова:** экономика региона, субурбанизация, пригородные зоны, пригородный сервис, дорож-*

*ный сервис, малый бизнес, социально-экономический эффект, автобусные порталы, межрегиональные рейсы, трак-стопы, мотели*

Одной из особенностей российского государства является наличие огромной территории. Правильное и эффективное использование этого ресурса может обеспечить комфортное и цивилизованное проживание гражданам Российской Федерации. Волгоградская область не является исключением. Вместе с тем можно отметить халатное отношение администраций города и области к использованию земельных ресурсов, особенно территорий пригородных зон, которые следует рассматривать в качестве стратегического резерва для интенсивного социально-экономического роста и повышения уровня жизни населения.

При разработке проектов развития Волгоградской области особое значение приобретает создание условий для инновационного развития пригородной зоны. В настоящее время происходит стихийное расширение пригородов, так как увеличиваются потоки беженцев и вынужденных переселенцев. Наряду с этим возникает потребность перемещения производственных мощностей за черту города. Эти и другие факторы необходимо учитывать, проектируя развитие Волгоградской пригородной зоны.

По мнению авторов, вопросы инновационного развития современных пригородных зон проработаны недостаточно, несмотря на большое количество трудов, посвященных вопросам их эволюции, поэтому в статье исследуется одно из направлений решения этих проблем, связанное с повышением процесса субурбанизации на основе развития пригородного сервиса.

Теоретические и практические вопросы формирования и функционирования пригородных зон зарубежных и отечественных городов были изучены в трудах многих экономистов.

Так, В.Л. Голубева, С.Н. Ковалев и А.С. Кусков оценивали развитие территорий с позиции туристско-рекреационного потенциала, не выделяя ключевой роли пригородов в этом процессе.

В свою очередь А.Г. Махрова, Г.М. Лаппо и Е.Н. Перцик описали этапы развития крупных городов. На основе изучения вопросов урбанизации и градостроительства в Российской Федерации и странах СНГ они определили значение города в качестве «двигателя общественного прогресса»,

не выделив при этом влияние пригородных зон на развитие регионов.

Проблемы планировки пригородных зон крупных городов СССР и зарубежных стран, развитие взаимосвязей между городами и их пригородами исследовал М.О. Хауке. Им была проведена большая работа по описанию функциональной организации территорий, расселению населения крупных городов и их пригородов, классификации пригородных населенных мест и др. Рассматриваемые вопросы освещались в большей степени с позиции архитектуры, строительства и географии без достаточного экономического обоснования.

Со своей стороны В.В. Хохлова представляла развитие пригородного сервиса в качестве расширения сферы услуг на объектах дорожной инфраструктуры без учета влияния территориальных особенностей различных зон.

В рамках данного исследования под **пригородным сервисом**, по мнению авторов, следует понимать оказание услуг населению (участникам дорожного движения, туристам, жителям региона) по удовлетворению их бытовых потребностей в окрестностях города.

**Объекты пригородного сервиса** — это капитальные строения (автозаправочные станции, автостанции, автовокзалы, гостиницы, кемпинги, мотели, пункты общественного питания, станции технического обслуживания и т.п., а также необходимые для их функционирования места отдыха и стоянки транспортных средств), расположенные в пригороде и предназначенные для обслуживания участников дорожного движения, туристов и жителей города.

Обзор научной литературы и материалов, представленных в средствах массовой информации, позволил выделить следующие составляющие социально-экономического эффекта, который может быть получен после внедрения правильно организованного пригородного сервиса [1, 7, 11, 12, 16–18, 20, 21].

1. *Социальный эффект.* Благодаря организации комфортных условий для отдыха водителей, возможности получения технической помощи при неисправностях транспортных средств могут быть значительно снижены последствия дорожно-транспортных происшествий и несчастных случаев со смертельным исходом. Кроме того, создание качественных и доступных объектов пригородного сервиса позволит развить автобусный и автомобиль-

ный туризм (особенно молодежный и детский), организовать новые рабочие места, а значит сократить безработицу, повысить уровень жизни населения.

2. *Общекультурный эффект.* Создание комплексов пригородного сервиса обеспечит условия для обмена информацией. Такой вид сервиса способствует развитию туризма, который будет способствовать ознакомлению с культурой региона, повышению кругозора, удовлетворению любознательности человека, его духовному обогащению. Общение представителей различных регионов воздействует не только на самих путешественников, но и оказывает влияние на развитие культуры территорий, которые они представляют.

3. *Психологический эффект.* Уровень комфорта при удовлетворении основных потребностей пользователей автомобильных дорог, который напрямую связан с организацией пригородного сервиса, влияет на формирование психологических аспектов личности человека, его самоопределение в окружающей среде.

4. *Экономический эффект.* Услуги, предоставляемые в результате создания объектов пригородного сервиса, способствуют притоку новых денежных средств в городской бюджет, развитию местной экономики, так как повышают инвестиционный климат и обеспечивают экономический рост. Более того, пригородный сервис способствует повышению уровня жизни близлежащих населенных пунктов, является дополнительным источником дохода, предотвращает их изолированность.

Оценивать эффективность пригородного сервиса по каждой из выделенных составляющих можно на основе количественных и качественных критериев. Авторы предположили, что такие важные социально-экономические индикаторы развития города, как экономический рост, доходность городского бюджета, инвестиционный климат, состояние рынка труда, уровень жизни населения, могут быть выражены количественными показателями [2, с. 91]. Поэтому для установления взаимосвязи развития пригородного сервиса и экономики города был использован корреляционно-регрессионный анализ.

При этом было изучено состояние пригородного сервиса Волгограда за пять лет (2008–2012 гг.) и проведен анализ по следующим показателям:

- по количеству объектов пригородного сервиса на 1 000 чел. трудоспособного населения города;
- по обороту субъектов пригородного сервиса на одного жителя города;

— по удельному весу работающих на объектах пригородного сервиса в общей численности занятого населения города.

Для определения уровня социально-экономического развития города использовались следующие индикаторы (рис. 1):

- объем промышленного производства, характеризующий экономический рост города;
- величина городского бюджета, отражающая его доходность;
- численность занятых в экономике города, характеризующая состояние рынка труда;
- средние денежные доходы на душу населения, определяющие уровень жизни в городе;
- объем инвестиций в основной капитал, отражающий инвестиционный климат города.

Выбор показателей определен важностью их учета при оценке влияния объектов пригородного сервиса на экономику города и доступностью статистических данных. В процессе оценки вычислены линейные коэффициенты парной корреляции  $r$  между совокупностями показателей объектов пригородного сервиса и индикаторами социально-экономического развития города, затем проведена их статистическая оценка.

В ходе исследования была выявлена тесная взаимосвязь показателей объектов пригородного сервиса и индикаторов социально-экономического развития Волгограда, результаты которого представлены в табл. 1.

Для качественной оценки тесноты связи применялась шкала Чеддока. Была проведена статистическая оценка коэффициента парной корреляции путем сравнения его абсолютной величины с критическим показателем при уровне значимости  $\alpha$ , соответствующем 0,05, и степени свободы  $f$ , равной 3. Если  $r_{\text{расч}} \geq r_{\text{крит}}$ , то с заданной степенью вероятности (95%) можно утверждать, что между рассматриваемыми числовыми совокупностями существует тесная линейная связь<sup>1</sup>. Значимость коэффициента парной корреляции также исследовалась на основе  $t$ -критерия Стьюдента для небольшого объема выборки [19, с. 117].

Было установлено, что между показателями оборота субъектов пригородного сервиса на одного

<sup>1</sup> Бараз В.Р. Корреляционно-регрессионный анализ связи показателей коммерческой деятельности с использованием программы Excel: учебное пособие. Екатеринбург: УГТУ-УПИ, 2005. С. 17–18.

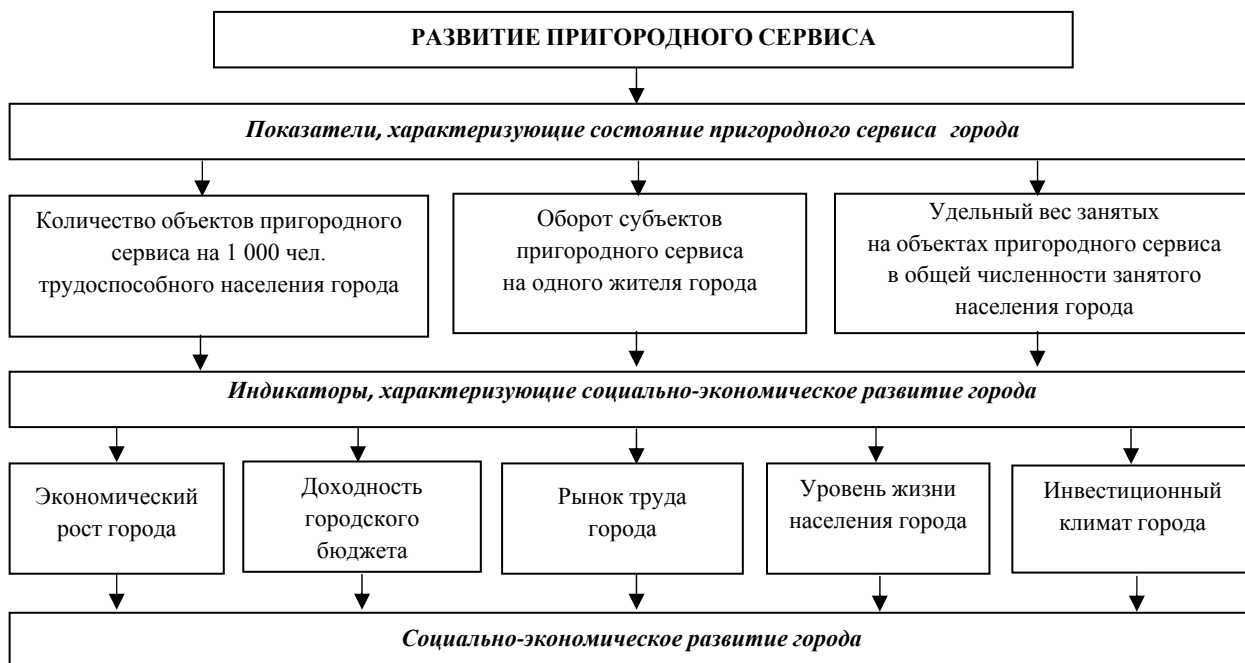

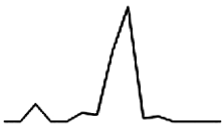



Рис. 1. Влияние состояния пригородного сервиса на индикаторы социально-экономического развития города

Таблица 1

**Оценка связи показателей пригородного сервиса  
и индикаторов социально-экономического развития Волгограда**

Показатель	Количество объектов пригородного сервиса на 1 000 чел. трудоспособного населения города	Оборот субъектов пригородного сервиса на одного жителя города	Удельный вес работающих на объектах пригородного сервиса в общей численности занятого населения города
Объем промышленного производства	0,721 (сильная связь)	0,989 (очень сильная связь)	0,991 (очень сильная связь)
Величина городского бюджета	0,935 (очень сильная связь)	0,935 (очень сильная связь)	0,997 (очень сильная связь)
Численность занятых в экономике города	0,853 (сильная связь)	0,998 (очень сильная связь)	0,939 (очень сильная связь)
Средние денежные доходы на душу населения	0,537 (заметная связь)	0,925 (очень сильная связь)	0,995 (очень сильная связь)
Объем инвестиций в основной капитал	0,724 (сильная связь)	0,989 (очень сильная связь)	0,990 (очень сильная связь)
Спарклайны связи показателей			

жителя города, удельным весом работающих на объектах пригородного сервиса в общей численности занятого населения города и индикаторами социально-экономического развития города существует очень сильная связь. При этом связь между количеством объектов пригородного сервиса на 1 000 чел. трудоспособного населения города и индикаторами социально-экономического развития варьируется

от заметной до очень сильной. По мнению авторов, этот факт объясняется тем, что данный показатель косвенно влияет на объем промышленного производства, а доля услуг пригородного сервиса в общем объеме производства города в настоящее время недостаточно велика.

Таким образом, на основе корреляционно-регрессионного анализа количественно выявлено

наличие взаимосвязи между уровнем развития пригородного сервиса и социально-экономическими индикаторами города. Однако в настоящее время темпы и уровень развития пригородного сервиса в Волгограде недостаточно высоки и уступают многим городам Российской Федерации. Современное состояние пригородного сервиса можно охарактеризовать как неудовлетворительное: объекты недостаточно развиты, расположены хаотично или совсем отсутствуют. Данные информационных электронных ресурсов показывают, что на дорогах области функционируют около 360 объектов дорожного сервиса, в том числе более 140 объектов пригородного сервиса. Изучение действующей структуры показывает, что наибольший удельный вес приходится на автозаправочные станции (32,57%). Достаточно распространены различные пункты общественного питания (19,16%), шиномонтажные мастерские и автосервис (18,39%). Реже встречаются мотели (10,34%), станции технического обслуживания автомобилей (6,9%) и автомобильные мойки (5,75%).

В результате анализа деятельности объектов пригородного сервиса для существующих дорог Волгограда и Волгоградской области были выявлены особенности их функционирования, к основным из которых можно отнести следующие<sup>2</sup>:

- отсутствие упорядоченной комплексной системы размещения объектов;
- несоответствие набора предлагаемых услуг и существующих потребностей населения;
- ограниченная регламентация услуг по составу и качеству;
- недостаточное инженерное обеспечение объектов, допускающее нарушения санитарных и экологических норм;
- несоблюдение требований к обустройству примыканий переходно-скоростных полос (полосы разгона и торможения);
- низкий уровень благоустройства и озеленения;
- несоответствие объектов современным градостроительным и архитектурным требованиям;
- медленное внедрение современных технологий сервиса.

<sup>2</sup> Хохлова В.В., Бобышев Е.Н. Отечественный и зарубежный опыт развития сферы услуг на объектах дорожной инфраструктуры. URL: <http://www.teoria-practica.ru/-7-2012/economics/khokhlova-bobyshev.pdf>.

Наиболее важными проблемами, влияющими на развитие пригородного сервиса в регионе, являются:

- необходимость больших первичных затрат бизнесменов на обеспечение земельных участков и объектов пригородного сервиса инженерными коммуникациями (подъезды, съезды и примыкания, переходно-скоростные полосы);
- отсутствие современной нормативной базы, определяющей требования к размещению объектов пригородного сервиса в зависимости от интенсивности пригородного движения, пропускной способности и расстояния между объектами подобного назначения;
- неравномерность территориального развития транспортной инфраструктуры;
- низкое качество услуг;
- недостаточная степень квалификации и культуры обслуживания работников пригородного сервиса;
- отсутствие актуальной, систематизированной, доступной информации о наличии, расположении и состоянии существующих объектов пригородного сервиса.

Кроме того, не способствует развитию пригородного сервиса и состояние дорожного комплекса Волгограда и Волгоградской области. Протяженность автомобильных дорог региона составляет 25 995 км (15 705,31 км с твердым покрытием)<sup>3</sup>, из них:

- автомобильные дороги федерального значения с твердым покрытием, в том числе трассы М 6 «Каспий» («Москва — Волгоград — Астрахань», подъезд к г. Элиста), 1Р 228 («Сызрань — Саратов — Волгоград»), М 21 («Волгоград — Каменск-Шахтинский») — 811,3 км (100%);
- автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения — 9 912,1 км (с твердым покрытием — 8 251,81 км, или 83%);
- автомобильные дороги местного значения — 15 271,6 км (с твердым покрытием — 6 642,2 км, или 43,5%).

Вместе с тем, оценивая перспективу развития региона, нужно отметить отсутствие объездной автомобильной дороги вокруг Волгограда, что создает экологические, транспортные проблемы в

<sup>3</sup> Автомобильные дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения Волгоградской области. URL: [http://uad.volganet.ru/pages/fold\\_1.1.html](http://uad.volganet.ru/pages/fold_1.1.html).

городе, снижает привлекательность автодорожных маршрутов для транзитных перевозок.

В рамках подготовки к Чемпионату мира по футболу 2018 г. планируется:

— развитие городского электротранспорта (продолжение линии скоростного трамвая в Волгограде от ст. Ельшанка до ст. Госуниверситет);

— строительство тоннеля в микрорайоне Тулака;

— возведение второго пускового комплекса мостового перехода через Волгу и третьей продольной магистрали (от ул. им. Неждановой до ул. 40 лет ВЛКСМ);

— строительство и реконструкция объектов дорожного хозяйства, обеспечивающих непосредственные подъездные пути к основным строительным объектам мундиала.

Реализация данных мероприятий позволит увеличить пропускную способность дорожной сети, существенно уменьшить пробки на дорогах, снизить уровень аварийности и улучшить экологическую обстановку в городе. В результате развития транспортной инфраструктуры Волгограда следует ожидать рост деловой активности населения и повышение инвестиционной привлекательности региона в целом.

Однако при бездействии органов власти дальнейшее увеличение интенсивности дорожного движения спровоцирует серьезные проблемы дорожной инфраструктуры. Необходимо сформировать современный пригородный сервис, разработав программу его развития (с обязательным привлечением архитекторов и общественности), которая будет включена в перспективный план застройки. Программа развития пригородного сервиса должна устанавливать цели, задачи и способы их достижения, основные индикаторы, предусматривать комплексную государственную поддержку данного сектора экономики [9, с. 23]. Механизм государственной поддержки схематично представлен на рис. 2.

В сложившейся ситуации Волгоград остро нуждается в дополнительных пригородных комплексах, расположенных на въездах (выездах) в город и предоставляющих полный комплекс качественных услуг для участников дорожного движения. Их размещение должно быть тщательно проработано, чтобы минимизировать или предупредить конфликт «настоящего и будущего», при этом важно учесть существующие объекты и вновь строящиеся. В противном случае неизбежно возникнут дополнитель-

ные затраты, связанные со сносом или перестройкой объектов пригородного сервиса, не отвечающих современным градостроительным, архитектурным и иным требованиям.

Кроме того, важность планирования застройки пригородных зон связана с тем, что расширение города является естественным и постоянным процессом. Причем прирастают крупные города в первую очередь за счет присоединения пригородов [5, с. 9]. Эта тенденция хорошо прослеживается на примере Волгограда. Первое поселение на территории города (на правом берегу балки Сухая Мечётка у выхода к Волге) насчитывало лишь пять жилищ, в которых проживало несколько десятков человек. Постепенно, развиваясь и расширяясь, Волгоград стал одним из крупнейших городов Российской Федерации. Процесс урбанизации продолжается и сейчас.

По мнению авторов, важная роль должна отводиться малому предпринимательству. В настоящее время действуют различные федеральные, региональные, муниципальные программы по поддержке субъектов малого и среднего бизнеса, к которым и относятся объекты пригородного сервиса. В частности, в Волгоградской области принята муниципальная программа «Поддержка субъектов малого и среднего предпринимательства в Волгограде» на 2014–2016 гг.<sup>4</sup>, призванная создавать благоприятные условия для развития малого и среднего бизнеса. В 2011–2013 гг. действовала программа развития объектов дорожного сервиса на автомобильных дорогах общего пользования Волгоградской области<sup>5</sup>. Однако, по мнению авторов, кроме увеличения количества объектов дорожного сервиса результатов она, к сожалению, не принесла.

Создавая инфраструктуру пригородного сервиса, полезно учесть достижения развития пригородного сервиса зарубежных стран и отечественной практики [3, 4, 6, 8, 15]. Так, исследование передового зарубежного опыта (США, Канада, Германия, Франция) подтвердило целесообразность разделения клиентских потоков (автомобильных туристов;

<sup>4</sup>Об утверждении муниципальной программы «Поддержка субъектов малого и среднего предпринимательства в Волгограде» на 2014–2016 годы: постановление администрации Волгограда от 17.12.2013 № 2034.

<sup>5</sup>Программа «Развитие объектов придорожного сервиса на автомобильных дорогах общего пользования Волгоградской области» на 2011–2013 годы: постановление администрации Волгоградской области от 20.05.2011 № 491.



Рис. 2. Механизм государственной поддержки субъектов пригородного сервиса

автомобилистов, передвигающихся с деловыми целями; водителей, пассажиров туристических и межрегиональных автобусов; дальнбойщиков) и организации таких объектов дорожного сервиса, как мотели с многофункциональным хозяйством, автобусные порталы и трак-стопы<sup>6</sup>.

Для успешного развития Волгоградского пригородного сервиса авторами предлагается построить два автобусных портала (на трассах М6 «Каспий»

недалеко от поселка Кузьмичи и М21 «Волгоград — Каменск-Шахтинский» около поселка Горьковский), дополнить существующий Volvo-трак, расположенный на ул. Костюченко 4, мотелем и автомобильным рынком (на трассе 1Р 228 «Сызрань — Саратов — Волгоград»), что позволит создать современные пригородные комплексы с необходимым набором услуг для разных клиентских потоков (рис. 3).

Важным направлением развития пригородного сервиса является строительство *автобусных порталов*, объединяющих гостиницу, предприятия общественного питания, торговые точки, аптеку,

<sup>6</sup>Ковалёв С.Н. Придорожный бизнес в России: быть или не быть? URL: <http://iqplus.ru/publications-31-0-0-.html>.

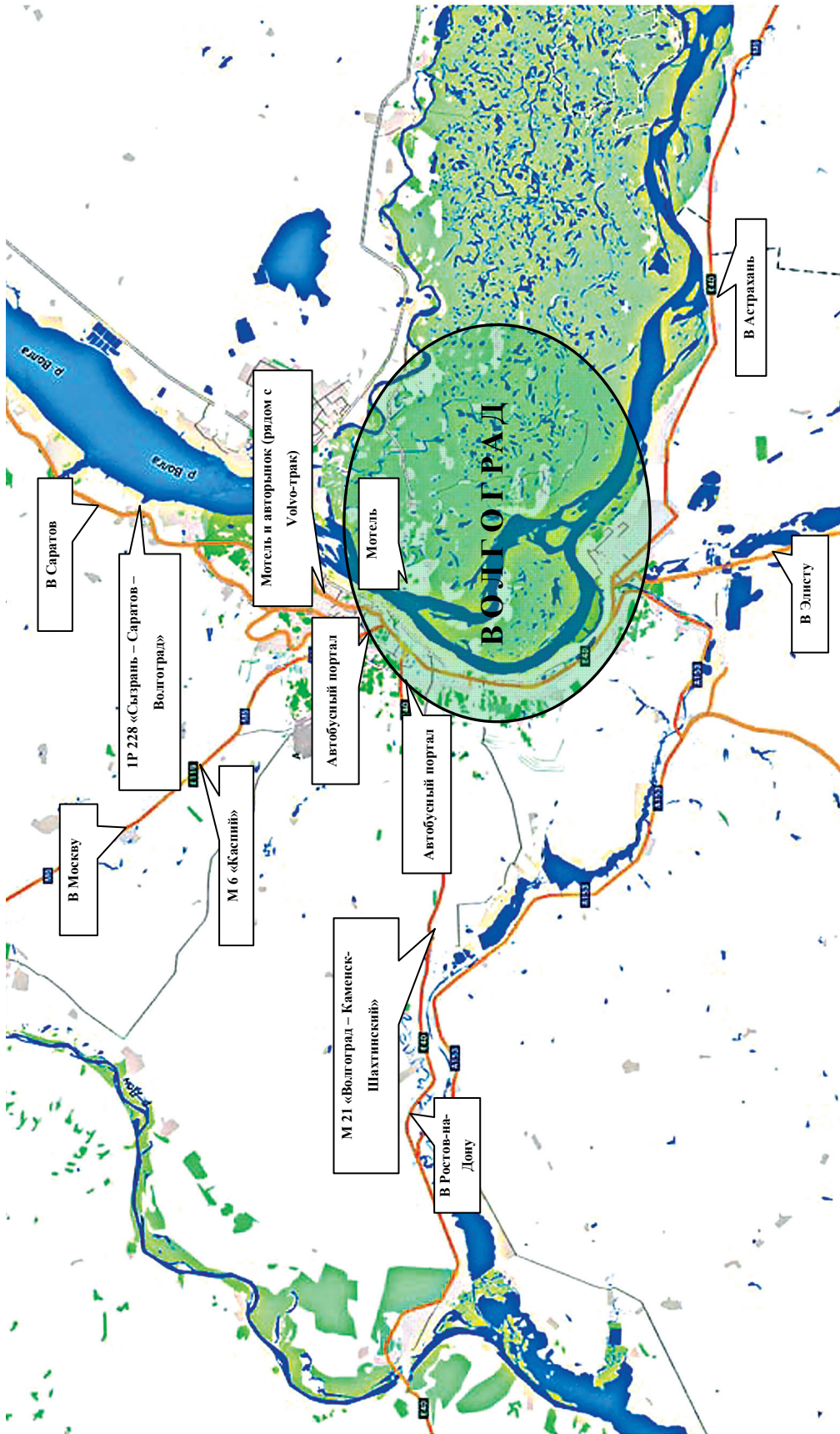


Рис. 3. Организация новых объектов пригородного сервиса в Волгограде



парикмахерскую и т. п. Они предназначены для туристов, путешествующих на автобусах, а также для пассажиров межрегиональных рейсов. При большой численности туристов в автобусных порталах будут востребованы туристические и развлекательные услуги, поэтому целесообразно открытие магазинов по реализации местной сельскохозяйственной продукции, сувенирных лавок, терминала для приема мобильных платежей, банкоматов и т. д. Это позволит повысить рентабельность и конкурентоспособность объектов пригородного сервиса, более полно удовлетворить потребности клиентов и создать дополнительные возможности для сбыта продукции близлежащих подворий.

Нужно отметить и необходимость активизации деятельности *трак-стопов* (пунктов обслуживания грузового транспортного потока). В настоящее время в Волгограде действует Volvo-трак, который предоставляет услуги по ремонту двигателя, коробки передач, регулированию развала-схождения, компьютерной диагностике автомобиля, замене масла, заправке автокондиционера и т. п. Кроме того, там размещены автомойка, шиномонтаж и автозаправочная станция. Целесообразным является открытие на территории трак-стопа пункта гигиенических услуг (душевые, прачечные и т. п.), небольшого кинотеатра, различных магазинов. Хорошим функциональным дополнением Volvo-трака была бы организация на его территории крупного автомобильного рынка.

Не менее востребованными объектами пригородного сервиса являются *мотели*, включающие гостиницу, съезд с трассы, автомобильную стоянку, пункт питания и т. д. Основные их клиенты — это водители и пассажиры легковых автомобилей, дальнобойщики. Для удобства можно предусмотреть заказ номера или обеда посредством мобильного телефона или через глобальную сеть Интернет.

По оценке экспертов федерального дорожного агентства «Автодор»<sup>7</sup>, объем инвестиций в небольшой объект, например, мотель составит около 7–8 млн руб., крупный (трак-стоп, автобусный портал) — 23–25 млн руб. При создании и эксплуатации одного небольшого объекта пригородного сервиса организуется более 15 новых рабочих мест, среднее время строительства «под ключ» составляет 18 мес. Возведение дополнительных объектов при-

городного сервиса в Волгограде позволит привлечь более 180 чел., в том числе 80 строителей и 100 чел. обслуживающего персонала.

Комплексы пригородного сервиса нужно создавать не только вблизи Волгограда, но и рядом с крупными административными центрами области. Например, авторы считают, что целесообразно построить трак-стоп недалеко от г. Михайловка (на территории Рижского рынка на трассе М6 «Каспий»). Спектр оказываемых услуг будет подобен Volvo-траку в Волгограде. Необходимость строительства объекта обосновывается высокой интенсивностью движения на трассе М6. Кроме того, особенно перспективным для развития пригородного сервиса могло бы быть строительство мотеля с инфраструктурой для молодежного и семейного отдыха в Волго-Ахтубинской пойме (недалеко от съезда с моста через Волгу, соединяющего Волгоград и г. Краснослободск). Этот объект пригородного сервиса позволит не только привлечь туристов и гостей Волгограда, но и организовать культурный досуг и оздоровительный отдых для жителей региона.

При экономическом обосновании целесообразности функционирования объектов пригородного сервиса большое значение имеет определение точки безубыточности, результаты расчета которой приведены в табл. 2.

Таким образом, в пп. 5.1–5.15 табл. 2 приведен минимальный объем предоставляемых услуг в денежном выражении для обеспечения безубыточности деятельности объектов пригородного сервиса. На основе изучения показателей деятельности подобных объектов авторами было сделано предположение, что основными статьями дохода автобусных порталов и мотелей будут доходы от кафе (ресторанов) и предоставления номеров для ночлега, а трак-стопов — обслуживание грузового и легкового транспорта, продажа запчастей.

Для покрытия всех затрат минимальная стоимость номера в гостинице автомобильного портала или мотеле при загрузке объекта на 50% составит 500 руб., при их полной загрузке — 250 руб. Средняя стоимость комплексного обеда для обеспечения безубыточности этих объектов может составлять 200 руб. при обслуживании автобусным порталом 50 чел. (пассажиры одного автобуса) в день, мотелем — 20 чел.

Чтобы трак-стоп был безубыточным, минимальная стоимость оказываемых ежедневных услуг должна составлять 550 руб., продажа запчастей —

<sup>7</sup>Мурзина Е.В. Придорожный сервис: проигравших нет. URL: <http://www.vsluh.ru/news/economics/245361>.

Таблица 2

## Определение точки безубыточности объектов пригородного сервиса, тыс. руб.

№ п/п	Показатель	Объекты пригородного сервиса		
		Автобусный портал	Трак-стоп	Мотель
1	Постоянные затраты	5 261,48	3 634,56	2 770,6
2	Переменные затраты	8 584,52	7 723,44	5 145,4
3	Выручка	27 000,00	20 444,00	15 346,00
4	Балансовая прибыль	13 154,00	9 086,00	7 430,00
5	Точки безубыточности, всего	7 714,16	5 841,33	4 168,15
	В том числе:			
5.1	— при сдаче номеров	1 800,10	—	1 350,00
5.2	— кафе (ресторана)	3 600,06	—	1 418,15
5.3	— при продаже готовой еды и напитков	250,00	500,00	150,00
5.4	— при организации экскурсионных туров	500,00	—	200,00
5.5	— при продаже сувенирной продукции	500,00	—	200,00
5.6	— при продаже местной сельскохозяйственной продукции	450,00	250,00	300,00
5.7	— при обслуживании грузового и легкового транспорта	—	2 000,15	—
5.8	— аптеки	200,00	200,00	150,00
5.9	— при продаже запчастей для грузового и легкового транспорта	—	3 230,18	—
5.10	— услуг по мойке машин, автобусов	50,00	100,00	100,00
5.11	— при продаже промышленных товаров	115,00	150,00	100,00
5.12	— терминала для приема мобильных платежей	100,00	30,00	50,00
5.13	— развлекательных услуг	150,00	—	100,00
5.14	— гигиенических услуг (прачечные, душевые)	—	—	—
5.15	— оздоровительных процедур (бассейн, сауна и пр.)	—	—	50,00
6	Спарклайны точек безубыточности объектов пригородного сервиса			

900 рублей (при 10 клиентах). При увеличении количества клиентов минимальная стоимость услуг для покрытия необходимых затрат снизится. При увеличении данных расценок пригородные объекты начнут получать прибыль и будут рентабельны. При изменении структуры доходов пригородных объектов точки безубыточности целесообразно скорректировать.

Полагаем, что существующая интенсивность дорожного движения в Волгограде и области (7 010 автомобилей в сутки на трассе 1Р228, 42 000 автомобилей в сутки на трассе М6 «Каспий», 5 350 автомобилей в сутки на трассе М21) обеспечит не только безубыточную деятельность новых пригородных комплексов, но и позволит получить значительную прибыль. Сравнительный анализ экономического эффекта различных объектов пригородного сервиса, проведенный авторами, показал, что наибольшая чистая прибыль может быть получена при организации автобусного портала (8 945 тыс. руб.). Результаты расчета приведены в табл. 3.

Анализ данных, представленных в табл. 3, показывает, что при организации объектов пригородного сервиса в Волгограде может быть получена

значительная валовая выручка: 27 000 тыс. руб. при работе автобусного портала, 20 444 тыс. руб. — трак-стопа, 15 346 тыс. руб. — мотеля.

Расчет был произведен с учетом фактора сезонности и неполной загруженности объектов пригородного сервиса. При росте производственной программы чистая прибыль объектов может быть увеличена более чем на 50%. Представленные в табл. 3 спарклайны доходов объектов пригородного сервиса наглядно показывают их неоднородность по составу и величине, а также возможные резервы увеличения.

Таким образом, развитие пригородного сервиса является важным фактором, влияющим на устойчивое развитие экономики региона, способным не только обеспечить увеличение активности малого и среднего бизнеса в данной сфере, но и вызвать оживление и оздоровление таких отраслей, как строительство, сельское хозяйство, производство пищевых продуктов, розничная торговля, транспорт и туризм [10, 13, 14]. Пригородный сервис выступает одним из условий, определяющих качество культурных и экономических связей между Волгоградом и другими регионами Российской Федерации.

Таблица 3

## Экономический эффект объектов пригородного сервиса Волгограда, тыс. руб.

Показатель	Объекты пригородного сервиса		
	Автобусный портал	Трак-стоп	Мотель
Валовая выручка, всего	27 000	20 444	15 346
В том числе доход:			
— от сдачи номеров	3 940	—	4 500
— от кафе (ресторана)	7 000	—	4 000
— от продажи готовой еды и напитков	1 200	5 250	1 096
— от организации экскурсионных туров	4 500	—	1 000
— от продажи сувенирной продукции	2 500	18	800
— от продажи местной сельскохозяйственной продукции	2 400	450	1 300
— от аптеки	1 210	1 000	500
— от обслуживания грузового и легкового транспорта (техническое обслуживание, ремонт и т. д.)	—	8 640	—
— от продажи запчастей для грузового и легкового транспорта	—	14 400	—
— от услуг по мойке машин, автобусов	150	1 000	800
— от продажи промышленных товаров	2 500	3 600	800
— от терминала для приема мобильных платежей	600	376	100
— от развлекательных услуг (боулинг, бильярд, кинотеатр)	1 000	80	350
— от гигиенических услуг (прачечные, душевые)	—	30	—
— от оздоровительных процедур (бассейн, сауна и пр.)	—	—	100
Спарклайны доходов объектов пригородного сервиса			
Основные средства и нематериальные активы	46 100	38 500	26 500
Численность работающих, чел.	27	30	15
Фонд оплаты труда	6 720	7 380	4 020
Затраты производства	13 846	11 358	7 916
Балансовая прибыль (убытки)	13 154	9 086	7 430
Чистая прибыль	8 945	6 179	5 053

## Список литературы

1. Баулина О.А. Теоретико-методические основы формирования кластера в регионе. Волгоград: ВолгГАСУ, 2014. 200 с.
2. Беляев М.К. Инновационное развитие современных пригородных зон. Волгоград: ВолгГАСУ, 2014. 194 с.
3. Бухарова Е.Б. Оценка факторов и ограничений стратегического развития человеческого потенциала и предпринимательской среды ресурсных регионов. Красноярск: Сиб. федер. ун-т. 2013. 312 с.
4. Бычков В.П. Экономика предприятия и основы предпринимательства в сфере автосервисных услуг. М.: ИНФРА-М, 2010. 394 с.
5. Вильнер М.Я. О стратегии развития территории России // Градостроительство. 2009. № 3. С. 9–13.
6. Волчкова И.В. Управление формированием и развитием агломераций в России // Экономика и предпринимательство. 2014. № 1-2. С. 139–142.
7. Голубева В.Л. Политико-правовые механизмы обеспечения безопасности туристской деятельности // Власть. 2011. № 9. С. 52–54.
8. Козьева И.А. Экономическая география и регионалистика. М.: ИНФРА-М, 2014. 319 с.
9. Кривов А.С. Концепция пространственного планирования в стратегии развития регионов // Управление развитием территории. 2014. № 3. С. 22–26.
10. Лаппо Г.М. География городов. М.: ВЛАДОС, 1997. 480 с.
11. Мазница Е.М. Проблемы и тенденции инновационного развития экономики городских агломераций // Фундаментальные исследования. 2014. № 3-1. С. 154–158.
12. Максимчук О.В. Управление стратегическим экономическим потенциалом предприятий. Волгоград: ВолгГАСУ, 2006. 174 с.
13. Перцик Е.Н. Проблемы развития городских агломераций // Архитектура и строительство. 2009. № 2. С. 63–69.
14. Скобкин С.С. Практика сервиса в индустрии гостеприимства и туризма. М.: ИНФРА-М, 2014. 496 с.
15. Ускова Т.В. Моногород: управление развитием. Вологда: ИСЭРТ РАН, 2012. 220 с.

16. Филипповский Е.Е., Шмарова Л.В. Экономика и организация гостиничного хозяйства. М.: Финансы и статистика, 2006. 176 с.

17. Cain W. Story of transportation. Gateway Press, 1988. 128 p.

18. Masuda S., Anisur R., Sanaul C. Performance Based Maintenance of Road Infrastructure by Contracting — A Challenge for Developing Countries //

Journal of Service Science and Management. 2012. № 5. P. 118–123.

19. Mirkin B. Core Concepts in Data Analysis: Summarization, Correlation and Visualization. Springer, 2011. 410 p.

20. Ritzer G. Postmodern social theory. New York: McGraw-Hill, 1997. 132 p.

21. Smith A. Russia and the world Economy: Problems of integration. London and New York, 2002. 272 p.

**Regional economics: theory and practice**  
ISSN 2311-8733 (Online)  
ISSN 2073-1477 (Print)

*Development strategy*

### IMPROVING THE PROCESS OF SUBURBANIZATION IN THE VOLGOGRAD REGION THROUGH THE DEVELOPMENT OF A SUBURBAN SERVICE

Mikhail K. BELYAEV,  
Svetlana A. SOKOLOVA

#### Abstract

**Importance** The condition of suburban zones shows the level of their civilization and the level of socio-economic development of the region, and it can serve as one of intelligent indicators. The problems of planning, construction and exploitation of suburban service objects are crucial, and they are actively discussed at different levels of the Government. The development of suburban service plays an important role in this process.

**Objectives** The goal of research is to enhance the efficiency of suburbanization process on the basis of the suburban service development.

**Methods** We conducted the study on the basis of comprehensive and systematic approaches which included the methods of comparative, historical, statistical, mathematical analysis. In line with the target goal, we define the prerequisites of the Volgograd suburban railway service development, features and problems of its functioning, as well as the linkages between the level of development of service and socio-economic indicators of the city. The paper formulates the “commuter service” concept as the service for road users, tourists and residents of the region to meet their domestic needs in the area of the city. On the basis of an analysis, we have calculated potential economic effect of the Volgograd suburban railway service and justified the recommendations for its development. Furthermore, we described a

mechanism of State support for the suburban rail service development, including organizational, financial, informational and advisory components.

**Results** We opine that the development of this kind of service not only ensures safety and comfort of road users, but also affects the sustainable development of the region’s economy.

**Conclusions and Relevance** Commuter service is one of the conditions that determine the quality of cultural and economic relations between Volgograd and other regions of the Russian Federation.

**Keywords:** region economy, suburbanization, suburban zones, suburban service, roadside service, small business, socio-economic effect, bus lines, track stops, motels

#### References

1. Baulina O.A. *Teoretiko-metodicheskie osnovy formirovaniya klastera v regione* [A theoretical and methodological basis of the region’s cluster formation]. Volgograd, VSACU Publ., 2014, 200 p.

2. Belyaev M.K. *Innovatsionnoe razvitie sovremennykh prigorodnykh zon* [Innovative development of modern commuter zones]. Volgograd, VSACU Publ., 2014, 194 p.

3. Bukharova E.B. *Otsenka faktorov i ogranichenii strategicheskogo razvitiya chelovecheskogo potentsiala i*

*predprinimatel'skoi sredy resursnykh regionov* [Evaluating factors and constraints for the strategic development of human potential and business environment of resource regions]. Krasnoyarsk, SFU Publ., 2013, 312 p.

4. Bychkov V.P. *Ekonomika predpriyatiya i osnovy predprinimatel'stva v sfere avtoservisnykh uslug* [Economics of an enterprise and the basics of entrepreneurship in the auto service services]. Moscow, INFRA-M Publ., 2010, 394 p.

5. Vil'ner M.Ya. O strategii razvitiya territorii Rossii [The strategy of the Russian Federation territory development]. *Gradostroitel'stvo = Town planning*, 2009, no. 3, pp. 9–13.

6. Volchkova I.V. Upravlenie formirovaniem i razvitiem aglomeratsii v Rossii [Managing the formation and development of Russia's agglomerations]. *Ekonomika i predprinimatel'stvo = Economy and Entrepreneurship*, 2014, no. 1-2, pp. 139–142.

7. Golubeva V.L. Politiko-pravovye mekhanizmy obespecheniya bezopasnosti turistskoi deyatelnosti [Political and legal mechanisms to ensure tourist activity security]. *Vlast' = Authority*, 2011, no. 9, pp. 52–54.

8. Koz'eva I.A. *Ekonomicheskaya geografiya i regionalistika* [Economic geography and regional science]. Moscow, INFRA-M Publ., 2014, 319 p.

9. Krivov A.S. Kontseptsiya prostranstvennogo planirovaniya v strategii razvitiya regionov [A concept of spatial planning in regions' development strategy]. *Upravlenie razvitiem territorii = Managing territory's development*, 2014, no. 3, pp. 22–26.

10. Lappo G.M. *Geografiya gorodov* [Urban geography]. Moscow, VLADOS Publ., 1997, 480 p.

11. Maznitsa E.M. Problemy i tendentsii innovatsionnogo razvitiya ekonomiki gorodskikh aglomeratsii [Problems and the innovative development trends of urban agglomerations economics]. *Fundamental'nye issledovaniya = Fundamental research*, 2014, no. 3-1, pp. 154–158.

12. Maksimchuk O.V. *Upravlenie strategicheskimi ekonomicheskimi potentsialom predpriyatii* [Managing the strategic economic potential of enterprises]. Volgograd, VSACU Publ., 2006, 174 p.

13. Pertsik E.N. Problemy razvitiya gorodskikh aglomeratsii [Development problems of urban agglomerations]. *Arkhitektura i stroitel'stvo = Architecture and construction*, 2009, no. 2, pp. 63–69.

14. Skobkin S.S. *Praktika servisa v industrii gostepriimstva i turizma* [The service practice in hospitality industry and tourism]. Moscow, INFRA-M Publ., 2014, 496 p.

15. Uskova T.V. *Monogorod: upravlenie razvitiem* [A single-industry town: development management]. Vologda, ISEDT of RAS Publ., 2012, 220 p.

16. Filippovskii E.E., Shmarova L.V. *Ekonomika i organizatsiya gostinichnogo khozyaistva* [Economics and organization of hotel facilities]. Moscow, Finansy i statistika Publ., 2006, 176 p.

17. Cain W. *Story of Transportation*. Gateway Press, 1988, 128 p.

18. Masuda S., Anisur R., Sanaul C. Performance Based Maintenance of Road Infrastructure by Contracting — A Challenge for Developing Countries. *Journal of Service Science and Management*, 2012, no. 5, pp. 118–123.

19. Mirkin B. *Core Concepts in Data Analysis: Summarization, Correlation and Visualization*. Springer, 2011, 410 p.

20. Ritzer G. *Postmodern Social Theory*. New York, McGraw-Hill, 1997, 132 p.

21. Smith A. *Russia and the World Economy: Problems of Integration*. London and New York, 2002, 272 p.

---

**Mikhail K. BELYAEV**

Volgograd State University  
of Architecture and Civil Engineering,  
Volgograd, Russian Federation  
ton1975@yandex.ru

**Svetlana A. SOKOLOVA**

Volgograd State University  
of Architecture and Civil Engineering,  
Volgograd, Russian Federation  
svetalekssok@yandex.ru