

М. ДЖАНАРГАЛИЕВА¹✉, Ж. ДӘУІТ¹

¹Торайгыров университет

(Казахстан, Павлодар), E-mail: malika_28-01@mail.ru

**ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ПРИДОРОЖНОГО
СЕРВИСА КАК ФАКТОРОВ, ВЛИЯЮЩИХ НА ТУРИСТСКУЮ
ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ РЕГИОНА (НА ПРИМЕРЕ ПАВЛОДАРСКОЙ ОБЛАСТИ)**

Аннотация. Индустрия туризма – одна из самых быстрорастущих отраслей в 21 веке. В 2023 году доля индустрии путешествий и туризма в мировом ВВП составит 9,1 %, что на 23,2 % больше, чем в 2022 году.

В статье рассматривается вопрос взаимосвязи дорожного и придорожного сервисов с туризмом, а именно их влияние на туристскую привлекательность региона. Был проанализирован опыт зарубежных стран по улучшению данных сервисов с приведением статистики. Также были рассмотрены тенденции в строительстве транспортных систем с учетом компонента устойчивости и экологичности, а именно внедрение передовых технологий таких, как метода стабилизации грунта, использование нанополимерной примеси, использование переработанных и экологически чистых материалов, внедрение умных датчиков для мониторинга состояния дорог, интеграция возобновляемых источников энергии.

Далее была изучена ситуация с транспортными системами и придорожным сервисом в нашей стране. В Казахстане наблюдается рост показателя качества дорог. По информации Министерства транспорта Республики Казахстан, за прошлый год доля дорог республиканского значения, соответствующих нормативам, достигла 92%. Что до развития придорожного сервиса, то данный вопрос в Казахстане приобретает все большее значение в связи с увеличением потока автотранспорта и ростом числа туристов. Согласно поручению Главы государства, до 2025 года все дороги будут обеспечены придорожным сервисом, соответствующим Национальному стандарту. На основе данного стандарта была разработана типовая карта расположения придорожного сервиса Павлодарской области (трассы Аксу, Экибастуз, Баянаульский район).

Ключевые слова: туризм, транспортные системы, придорожный сервис, Казахстан, Павлодарская область

Введение

Индустрия туризма – одна из самых быстрорастущих отраслей в 21 веке. В 2023 году доля индустрии путешествий и туризма в мировом ВВП составит 9,1 %, что на 23,2 %

***Бізге дұрыс сілтеме жасаңыз:** Джанаргалиева М., Дауит Ж., Оценка состояния дорожной инфраструктуры и придорожного сервиса как факторов, влияющих на туристскую привлекательность региона (на примере павлодарской области) // Bulletin of the International university of Tourism and Hospitality. –2024. –No4(6). –Б. 38–53. <https://www.doi.org/10.62867/3007-0848.2024-4/6.04>

***Cite us correctly:** Janargalieva M., Dauit J., Osenka sostoiania dorojnoi infrastruktury i pridorojnogo servisa kak faktorov, vliaiuşih na turistskuiu privlekatelnost regiona (na primere pavlodarskoï oblasti) [Assessment of the state of road infrastructure and roadside services as factors influencing the tourist attractiveness of the region (using the example of the Pavlodar region)] // Bulletin of the International university of Tourism and Hospitality. –2024. –No4(6). –Б. 38–53. <https://www.doi.org/10.62867/3007-0848.2024-4/6.04>

больше, чем в 2022 году.

Правильное использование туристского потенциала позволяет многим странам должным образом поднять экономические показатели, привлечь инвесторов для модернизации зон отдыха, создать новые рабочие места, а также способствует сохранению исторического, культурного и природного достояния ввиду бережного отношения и работы для повышения аттрактивности отдельных рекреационных территорий.

Наличие мест, потенциально привлекательных для туристов, не является решающим фактором в развитии туризма в регионе. Большую роль в привлечении путешествующих играет налаженные и функционирующие логистика и инфраструктура, обеспечивающие доступ и удобства при посещении той или иной достопримечательности. Становление же туристской инфраструктуры в регионе имеет ряд вытекающих преимуществ:

1) Улучшение качества жизни местных жителей ввиду совершенствования транспортных систем, позволяющих легко добраться до учебных заведений, работы и прочего;

2) Сохранение местной культуры и традиций с помощью средств, полученных от туризма;

3) Инвестиционные возможности – развитие туризма в регионе открывает инвестиционные возможности для государства и предпринимателей. К примеру, инвестирование в открытие магазинов, средств размещения (гостиниц, отелей, хостелов и пр.) и предприятий общественного питания (ресторанов, кафе, пабов и пр.);

4) Положительное экономическое воздействие.

Для успешного формирования туристской инфраструктуры следует предпринять следующие шаги:

1) Оценка и планирование – анализ существующих туристских объектов, понимание потребностей туристов и постановку четких целей для развития;

2) Инвестиции и финансирование;

3) Реализация проекта – строительство объектов, обеспечивающих развитие туризма в регионе, модернизация имеющейся инфраструктуры и внедрение новых технологий;

4) Управление и обслуживание. [1]

На рисунке 1 представлены этапы развития инфраструктуры туризма.



Рисунков 1 – Этапы развития инфраструктуры туризма [1]

Для успешного становления и длительного функционирования инфраструктуры туризма необходимо обеспечить зоны отдыха качественными дорожным и придорожным сервисами.

Материалы и методы исследования

В статье была использована следующая методология исследования:

1. Подготовительный этап:

-анализ зарубежного опыта: рассмотрены примеры других стран в улучшении транспортных систем и придорожного сервиса, включая использование статистических данных и современных технологий (например, нанополимерных примесей, переработанных материалов, внедрения "умных" датчиков и возобновляемых источников энергии);

-анализ текущей ситуации в Казахстане: проведен детальный обзор состояния дорожной инфраструктуры и придорожного сервиса, с акцентом на Павлодарскую область. Используются данные Министерства транспорта Республики Казахстан, Управления пассажирского транспорта и автомобильных дорог Павлодарской области и Бюро национальной статистики;

2. Основной этап:

-комплексный подход: исследование включало рассмотрение устойчивости транспортных систем, экономического влияния и удовлетворенности потребителей;

-разработка типовой карты на основе Национального стандарта Республики Казахстан «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к объектам дорожного сервиса и их услугам» (СТ РК 2476-2014);

3. Заключительный этап:

-разработка рекомендаций: на основании собранной информации и анализа был предложен план улучшения дорожной и придорожной инфраструктуры Павлодарской области (трассы Аксу, Экибастуз, Баянаульский район).

Материалом исследования послужили данные о состоянии автодорог Павлодарской области, включая выявленные дефекты дорожного полотна, количество и расположение объектов придорожного сервиса (АЗС, СТО, зоны отдыха, мотели). Учитывались экспертные оценки состояния инфраструктуры, а также рекомендации Министерства транспорта Республики Казахстан и местных органов власти. В исследовании применены как количественные данные (статистика и показатели), так и качественные данные (аналитические и экспертные оценки), что обеспечило комплексное освещение проблемы и формирование основанных на доказательствах выводов и рекомендаций.

При проведении исследования использовались аналитический и статистический методы, которые позволили изучить текущее состояние дорожной инфраструктуры и придорожного сервиса в Казахстане и Павлодарской области на основе данных Министерства транспорта Республики Казахстан, Управления пассажирского транспорта и автомобильных дорог Павлодарской области и Бюро национальной статистики. Применение сравнительного метода позволило сопоставить опыт Казахстана с зарубежными практиками, включая примеры из Китая, Швеции и стран ЕС, что помогло выявить наиболее эффективные подходы к улучшению дорожной инфраструктуры. Использование картографического метода выразилось в разработке типовой карты размещения объектов придорожного сервиса для Павлодарской области с учетом Национального стандарта Республики Казахстан «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к объектам дорожного сервиса и их услугам» (СТ РК 2476-2014). Метод экспертного анализа обеспечил

выявление основных проблем и формирование рекомендаций, основанных на профессиональной оценке состояния дорог и придорожной инфраструктуры. Системный подход позволил рассмотреть взаимосвязь транспортной системы, придорожного сервиса и туристской привлекательности региона как единого комплекса. Также был задействован метод проектов для разработки предложений по модернизации дорожной инфраструктуры, включая внедрение инновационных технологий и экологически чистых решений.

Транспортная система и туризм

Между туризмом и транспортной системой прямо пропорциональная зависимость. Эффективная транспортная система не только улучшает впечатления путешественников, но и определяет экономическую жизнеспособность пункта назначения. Транспортная доступность играет ключевую роль в привлечении туристов. По данным ЮНВТО, направления с хорошим воздушным сообщением увеличивают объем международного туризма на 10 % по сравнению с направлениями с ограниченным сообщением. Например, в Лиссабоне, столице Португалии, после расширения аэропорта рост туризма составил 20 %, что подчеркивает зависимость доступности региона и туристской привлекательности. [2]

Кроме того, интермодальные транспортные системы, объединяющие различные виды транспорта (например, поезда, автобусы и велосипеды), доказали свою эффективность в таких городах, как Амстердам, где 60 % поездок совершается на велосипедах, что способствует повышению мобильности и улучшению качества воздуха.

Инвестиции в транспорт также способствуют развитию местной экономики. Согласно исследованию Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), каждое рабочее место, созданное в отрасли воздушного транспорта, создает 24 рабочих места в смежных секторах, таких как гостиничный бизнес и розничная торговля. Это наглядно показывает, как транспорт служит двигателем экономического развития. Помимо этого, инвестиции в транспортную инфраструктуру необходимы для развития туризма и повышения качества жизни в дестинациях.

Если говорить об инновациях в транспортной системе, то такие новшества как высокоскоростные поезда становятся альтернативой воздушному транспорту, за счет чего расширяется сеть доступа даже в самые маленькие города, районы государства. Например, линия высокоскоростных поездов AVE (Alta Velocidad Española) способствовала росту туризма в таких городах, как Толедо и Кордова (Испания), позволяя путешественникам посетить несколько мест за один день. [2]

Так как сегодня на повестке дня устойчивое развитие и экологичность, многие страны задумаются не только о достигаемости отдельных территорий, но и о том, чтобы все это соответствовало «зеленым» стандартам. Такие города, как Копенгаген, вкладывают средства в развитие велосипедной инфраструктуры, в результате чего 62 % жителей используют велосипеды в качестве ежедневного средства передвижения. Эта стратегия не только улучшает качество воздуха, но и делает город привлекательным для экотуризма.

Существует 4 уровня планирования транспортной системы, представленные на рисунке



Рисунок 2 – Уровни классического планирования транспортной системы

Генерация поездов – определение частоты отправления или назначения поездов в каждом районе в соответствии с целью поездки, в зависимости от землепользования и демографических характеристик семей, а также других социально-экономических факторов.

Распределение поездов – сопоставление места отправления и места назначения, часто используя функцию гравитационной модели, которая эквивалентна модели максимизации энтропии.

Модальный выбор – расчет доли поездов между каждым пунктом отправления и назначения с использованием определенного вида транспорта.

Определение маршрутов - установление поездов, которые совершаются с помощью специальных видов транспорта между пунктами отправления и назначения, в соответствии с определенными маршрутами. Действует принцип равновесия пользователей Уордроп при котором каждый пользователь выбирает кратчайший маршрут (время в пути), и этот выбор точно так же делают все остальные пользователи. [3]

Несмотря на совершенствование транспортных систем и внедрение новых технологий и практик прослеживается ряд проблем, связанных с эксплуатацией транспорта в рамках туристской деятельности. Эти проблемы затрагивают не только туристскую отрасль, но и влияют на местные сообщества и окружающую среду:

1) Пробки на дорогах в популярных туристских местах могут привести к негативным впечатлениям путешественников и создать нагрузку на существующую инфраструктуру. Переполненность некоторых мест привела к перегрузке дорог, общественного транспорта и общественных мест. Согласно отчету ЮНВТО, 78 % туристских направлений считают перегруженность дорог одной из главных проблем, с которой они сталкиваются;

2) Безопасность транспортных систем – важнейшая проблема, затрагивающая как туристов, так и жителей города. Обеспечение безопасности пассажиров и надлежащее регулирование транспортных услуг является основополагающим фактором для поддержания доверия к этому сектору. Например, с появлением таких сервисов, как Uber и Lyft, многие города столкнулись с проблемой регулирования этих платформ для обеспечения безопасности пользователей. Регулирование может включать в себя проверку биографии водителей, установление справедливых тарифов и обеспечение надлежащего страхования пассажиров;

3) Транспорт является одним из основных источников выбросов парниковых газов, что представляет собой серьезную проблему в контексте изменения климата. По оценкам ЮНВТО, на транспорт приходится около 20 % выбросов CO₂, связанных с туризмом. Традиционные транспортные инфраструктуры, такие как автомагистрали и аэропорты, часто

способствуют ухудшению состояния окружающей среды. Круизная индустрия подвергается критике за воздействие на окружающую среду, особенно на такие хрупкие экосистемы, как коралловые рифы и прибрежные воды;

4) Неравенство в доступе к транспорту может исключать определенные группы населения, ограничивая их возможности пользоваться благами туризма. Это особенно актуально для сельских или менее развитых районов, где отсутствие транспортной инфраструктуры может изолировать общины. [2]

Придорожный сервис и туризм

Сопутствующим компонентом развития транспортной системы должна быть разработка придорожного сервиса, когда речь идет о длительных и продолжительных поездках.

Придорожный сервис представляет собой систему связанных между собой звеньев, обеспечивающих эффективное обслуживание большинства потребностей человека и его транспорта во время пути. Главной целью данного сервиса является качественное обслуживание транспортных средств, а также удовлетворение потребностей водителей и их попутчиков, что непременно ведет к экономической эффективности.

На рисунке 3 представлена структура придорожного сервиса.



Рисунок 3 – Структура придорожного сервиса

К структурной единице «Продажа ТС, запасных частей, материалов» относятся торговля ТС, запасными частями, диагностика, государственная регистрация или снятие с учета ТС и прочее. К структурной единице «Поддержание работоспособности и восстановление ТС» относятся услуги по ремонту ТС, техническая консультация, аренда и продажа инструментов, специализированного оборудования и инвентаря и прочее. К структурной единице «Обеспечение технической эксплуатации ТС» относятся продажа топлива, аксессуаров, услуги по сохранности ТС, мойка и хим. чистка ТС и прочее. К структурной единице «Обеспечение использования ТС» относятся услуги стоянок и гаражей, строительство и оборудование дорог, остановок и стоянок, продажа систем подогрева и кондиционирования и прочее. К структурной единице «Обеспечение безопасности пути» относятся страхование имущества и жизни, надлежащая уборка и чистка путей, организация движения и контроль, утилизация ТС и прочее. К структурной единице «Инфраструктура для человека в пути» относятся услуги общественного питания, гостиничные услуги,

медицинские услуги, справочные и информационные услуги, услуги прачечных и прочее.

В системе придорожного сервиса лидерами по количеству и высокой конкуренции являются такие структурные единицы, как АЗС и СТО. Нередко на подобных предприятиях помимо прямых услуг предоставляют дополнительные, как продажа запчастей, продуктов питания, либо организуют небольшое кафе на территории для увеличения прибыли и повышения привлекательности в глазах посетителей. [4]

Придорожный сервис включает в себя услуги, предоставляемые пользователю автодорог: водителям, пассажирам; людям, работающим в зданиях и сооружениях, которые расположены в пределах дороги. В зависимости от потребностей пользователей, можно выделить следующие типы придорожного сервиса:

- 1) Потребности, возникающие во время поездки – заправка, питание, отдых и прочее;
- 2) Дорожная информационная служба;
- 3) Розничное обслуживание – сельскохозяйственные рынки и прочее;
- 4) Отдых и туризм;
- 5) Общественный транспорт;
- 6) Услуги для грузового транспорта. [4]

Туризм является мощным двигателем для развития придорожного сервиса. Со стороны государства формирование сильного придорожного сервиса является частью, комплекующим имидж. Для предпринимателей – потенциально выгодной и перспективной ветвью для вливания инвестиций. Главное, чтобы были соблюдены три критерия: 1) наличие информационных таблиц и стендов вдоль дорог (желательно на нескольких языках); 2) соблюдение расстояния между определенными структурными единицами придорожного сервиса согласно стандарту; 3) сохранения единой стилистики всех элементов придорожного сервиса.

Зарубежный опыт

Китайский туристский рынок несмотря на то, что ему около 40 лет, является одним из самых динамично развивающихся в мире. Китай был вовлечен в мировую туристскую отрасль в конце 80-х. Политика реформ и открытости Дэн Сяопина ставила целью развитие туризма как значимого источника дохода государства, которые должны были пойти на финансирование внутренних преобразований. В этом контексте китайские власти сначала сосредоточились на стимулировании въездного и внутреннего туризма. Внутренний туризм, в свою очередь, рассматривался как способ борьбы с дефляционными процессами, благодаря стимулированию потребительских расходов населения. Ключевой задачей для успешного развития въездного туризма является создание необходимой и качественной инфраструктуры, которая обеспечит доступ к туристским достопримечательностям. Именно поэтому китайские власти с 80-х годов активно инвестировали в развитие подъездной и рекреационной инфраструктуры. Целью было реализовать возможность доступа к самым удаленным уголкам страны, что повлекло бы за собой не только экономический рост, но и большой поток туристов. Решением для реализации данной цели власти видели в развитии высокоскоростного железнодорожного транспорта.

Сегодня Китай имеет крупнейшую в мире сеть скоростных железных дорог, которая значительно превосходит по протяженности европейские и японские. На рисунке 4 представлена схема магистральных направлений железных дорог КНР, которая к 2020 должна была составлять 18 тысяч километров.

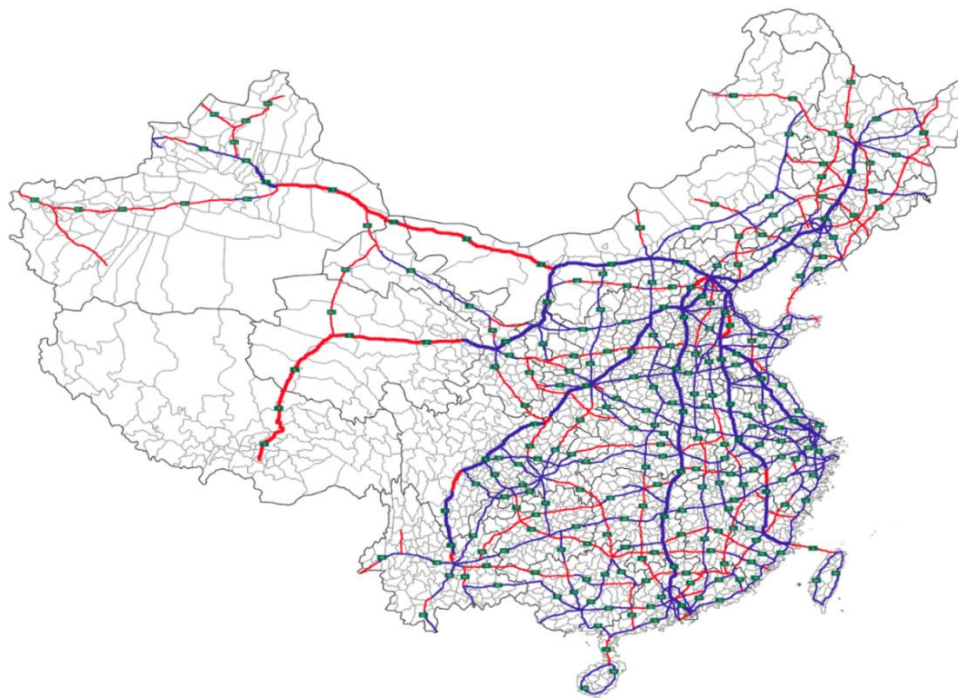


Рисунок 4 – Схема магистральных направлений железных дорог КНР [5]

Кроме того, в Поднебесной большое внимание уделяется развитию внутреннего авиасообщения (функционирует более 50 национальных авиаперевозчиков, обслуживающие как внутренние, так и международные рейсы). Также значительный вклад в развитие туризма в КНР вносит расширение сети качественных автодорог. Развернутая сеть дорог местного значения способствует посещению даже малоизвестных, но занятых и привлекательных мест. Главную роль в функционировании всех типов транспортных систем играет наличие единой системы управления. В настоящее время правительство Китая выделяет значительные средства и ресурсы на формирование централизованной системы управления транспортными потоками. [5]

На европейском континенте вопрос о дорожном и придорожном сервисах приобретает устойчивый и экологичный характер. Устойчивое развитие дорожного строительства включает в себя многогранный подход, направленный на снижение воздействия на окружающую среду и повышение устойчивости транспортной инфраструктуры. Ключевые соображения включают в себя минимизацию выбросов углекислого газа, сохранение природных ресурсов, продвижение экологически чистых материалов и смягчение негативных последствий для экосистем и сообществ. Приняв устойчивую практику, заинтересованные стороны могут достичь баланса между удовлетворением транспортных потребностей и сохранением качества окружающей среды для будущих поколений. Внедряются передовые технологические решения для устойчивых дорог такие, как метод стабилизации грунта, использование нанополимерной примеси, использование переработанных и экологически чистых материалов, внедрение умных датчиков для мониторинга состояния дорог, интеграция возобновляемых источников энергии. [6]

Одно из самых известных зеленых шоссе в мире находится в Швеции. Скандинавская страна начала свою стремку к устойчивой инфраструктуре в 2020 году, когда построила беспроводную электрическую дорогу на Висби, острове к югу от Стокгольма. Теперь Швеция делает следующий шаг, расширяя эту технологию на основных дорогах. Например, правительство хочет построить 13-мильный участок электрической автомагистрали между Халльсбергом и Эребру. Когда строительство будет завершено, люди смогут добраться до

дороги из Гётеборга, Стокгольма и Мальмё.

Экологически чистые перевозки являются приоритетом в Европейском Союзе (ЕС), что видно по их устойчивым дорогам. Нидерланды, Германия и Бельгия образуют трио с 800 000 км дорог, поддерживающих энергетическую инфраструктуру. К примеру, 400-метровый участок дороги в Удене. с возможностями солнечной электростановки. Этот участок А50 генерирует энергию для 60 домов с помощью солнечных батарей. Хотя снижение загрязнения воздуха имеет решающее значение, дорога также снижает уровень шума благодаря своим звуковым барьерам. Успех дороги привел к другим проектам по всему ЕС, таким как Rolling Solar. Эта инициатива направлена на использование дорог в Нидерландах, Германии и Бельгии для производства энергии. [7]

Дорожная ситуация в Казахстане: состояние и рекомендации

В Казахстане наблюдается рост показателя качества дорог. По информации Министерства транспорта Республики Казахстан, за прошлый год доля дорог республиканского значения, соответствующих нормативам, достигла 92%. Также улучшилось состояние автодорог местного значения. Согласно статистике ведомства, их доля выросла с 75% до 87%. На рисунке 5 представлены гистограммы, отражающие состояние автомобильных дорог областного и районного значений.



Рисунок 5 – Состояние автомобильных дорог областного и районного значений [8]

Представитель Министерства внутренних дел РК на заседании правительства прошлой осенью четко обозначил прямую связь между высокой аварийностью и плохим состоянием дорог. Основные факторы: движение по встречной полосе из-за плохого состояния второй стороны дороги, разрушенное дорожное полотно, отсутствие разметки, дорожных знаков и другие нарушения. [8]

Марат Карабаев, министр транспорта Республики Казахстан, отметил, что безопасность

на дорогах – это в первую очередь наличие четырехполосного движения. В настоящее время по стране насчитывается 25 тысяч километров автодорог республиканского значения, из которых 3 200 километров - это дороги с четырьмя полосами. В этом году планируется добавить еще тысячу километров четырехполосных дорог, а в ближайшие пять лет их общая протяженность достигнет 8 000 километров. Также он акцентировал внимание на изменении в ответственности за качество дорог. Если ранее за качество была ответственна только подрядная организация, сейчас за ненадлежащее исполнение отвечает и технический контроль, который проверял качество дороги. Также несет ответственность автор проекта. Помимо этого, планируется средний ремонт на 7 тысячах километров дорог к 2026 году на сумму 450 миллиардов тенге. [9]

Развитие придорожного сервиса в Казахстане приобретает все большее значение в связи с увеличением потока автотранспорта и ростом числа туристов. Согласно поручению Главы государства, до 2025 года все дороги будут обеспечены придорожным сервисом, соответствующим Национальному стандарту. Требования к объектам придорожного сервиса утверждены. Национальная компания «Казавтожол» занимается их развитием. На сегодняшний день вдоль республиканской сети действует 1 854 объекта сервиса, из которых 1 070 отвечают требованиям стандартов.

До конца года будет построены 125 ед. объектов, в т.ч. за счет якорных инвесторов 38 АЗС с санитарными узлами и пунктами питания, 87 ед. санитарно-гигиенических узлов за счет частных инвестиций и в рамках реконструкции.

Доля объектов, отвечающих нормативным требованиям, в этом году будет доведена до 66% (1322 ед.).

Для покрытия всей сети до 2025 года дополнительно будут построены свыше 400 современных объектов и все имеющиеся объекты придорожного сервиса будут приведены в соответствие нормативам. [10]

В Павлодарской области состояние автомобильных дорог следующее. Несмотря на то, что регион вошел в тройку лидеров по состоянию дорог (94%), на ноябрь текущего года павлодарскими полицейскими после анализа более 25 тысяч километров автодорог было выявлено 3 тысячи дефектов. В ходе контрольных работ было выдано 1339 предписаний по устранению недостатков, 274 должностных и юридических лиц, на которых был наложен штраф более 10 миллионов тенге, были привлечены к ответственности за неудовлетворительное содержание дорог и нарушение правил производства работ на дорогах. В частности, Павлодарский филиал «КАЖсервис» был привлечен к административной ответственности (штраф в размере 1 миллион 200 тысяч тенге) за нарушение правил производства работ, содержание дорог и дорожных сооружений. [11] Относительно районов, как отмечает аким Павлодарской области – Асаин Байханов, одними из малообеспеченных, проблемных в вопросе качества дорог являются Экибастузская сельская зона и Баянаульский район. Село Баянауыл же является аутсайдером с точки зрения обеспечения дорожной инфраструктурой. Усугубляется ситуация значительным расстоянием между селом и основной трассой (110-120 километров). [12]

Проанализировав текущую ситуацию с дорогами в регионе и взяв во внимание компонент безопасности на трассах, были разработаны следующие рекомендации для оптимизации и улучшения качества дорожной инфраструктуры:

- 1) Проведение ремонтных работ на требующих его участках дорог, в перспективе с использованием инновационных технологий и материалов;
- 2) Обеспечение качественного освещения, в частности, на аварийно-опасных участках дорог;

3) Организация безопасных пешеходных переходов;

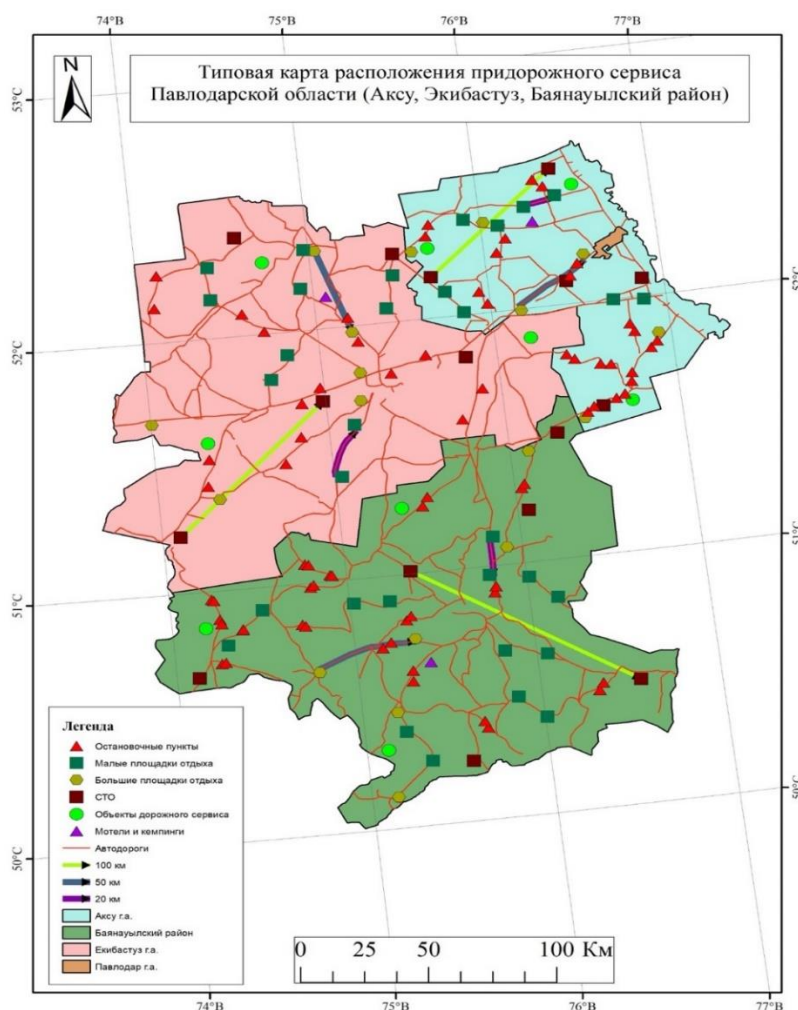
4) Проведение регулярного мониторинга аварийно-опасных участков дорог с последующим внесением корректировок и оптимизаций в инфраструктуру (к примеру, установка отбойников, изменение радиуса поворота и прочее);

5) Оснащение большей части дорог видеонаблюдением;

6) Улучшение дорожной разметки, например, путем нанесения ее светоотражающими материалами для обеспечения видимости в ночное время суток.

Также следует стремиться к внедрению экологически чистых практик при строительстве и ремонте автомобильных дорог, помимо этого стоит уделить особое внимание развитию интеллектуальных транспортных систем (умные светофоры, системы управления трафиком, датчики мониторинга трафика и прочее).

Наряду с вышеприведенными рекомендациями по улучшению состояния дорожной инфраструктуры, была разработана типовая карта расположения придорожного сервиса Павлодарской области (трассы Аксу, Экибастуз, Баянауылский район), с учетом состояния данной сферы на сегодняшний день, представленная ниже (карта 1 составлена авторами). Данная карта носит рекомендательный характер и разработана с учетом требований, прописанных в Национальном стандарте Республики Казахстан «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к объектам дорожного сервиса и их услугам» (СТ РК 2476-2014).



Карта 1 – Типовая карта расположения придорожного сервиса Павлодарской области (Аксу, Экибастуз, Баянауылский район)

На карту вынесены следующие компоненты придорожного сервиса: остановочные пункты, малые площадки отдыха, большие площадки отдыха, СТО, объекты дорожного сервиса, мотели и кемпинги.

Как отмечалось ранее, придорожный сервис в Казахстане требует значительных модернизаций. Основные проблемы придорожного сервиса сегодня – это нехватка объектов его обеспечивающих, плохое состояние существующих комплекующих, отсутствие комплексного подхода, недостаточное развитие дорожной инфраструктуры. Основываясь на типовую карту расположения придорожного сервиса Павлодарской области (Аксу, Экибастуз, Баянауылский район), для развития и повышения уровня благоустройства объектов придорожного сервиса рекомендуется следующее:

1) Совершенствование инфраструктуры для отдыха водителей и пассажиров, а именно создание многофункциональных зон отдыха с парковочными местами для автомобилей разных габаритов, с доступом к современным санитарным узлам, с обустроенными игровыми площадками для детей;

2) Улучшение качества сервиса на АЗС, а именно обеспечение чистоты и удобства санузлов, установка мини-маркетов с хорошим ассортиментом, наличие кофейни на территории АЗС, внедрение сети зарядных станций для электромобилей (учитывая перспективу перехода к «зеленому» транспорту), а также совмещение АЗС с СТО для удобства водителей;

3) Оптимизация работы придорожных гостиниц и мотелей, а именно разработка стандартов сервиса придорожных единиц, контроль за качеством и санитарными условиями;

4) Информационная поддержка путешественников на автотранспорте, а именно модернизация информационных стендов вдоль трасс с картами, указателями и прочими сведениями; размещение QR-кодов для доступа к информации на смартфоне или другом девайсе о ближайших предприятиях сервиса (АЗС, СТО, кафе, зон отдыха и прочего);

5) Обеспечение безопасности и комфортных условий на всем участке пути, а именно расширение сети видеонаблюдения и освещения на дорогах, парковках и вблизи предприятий придорожного сервиса; проведение анкетирования среди населения об удовлетворенности дорожной инфраструктурой и придорожным сервисом на регулярной основе;

6) Поддержка и стимулирование местных предпринимателей в рамках участия в модернизации придорожного сервиса.

Следуя данным рекомендациям, можно значительно увеличить комфорт путешественников и способствовать доступу к отдельным местоположениям.

Заключение

Развитие дорожной и придорожной инфраструктуры играет ключевую роль в укреплении туристской привлекательности страны и отдельного региона. Качественные дороги это не только про комфорт и удобство, но, в первую очередь, это про безопасность всех участников дорожного движения. Помимо этого, качественная дорожная сеть позволяет открыть доступ к труднодоступным, но уникальным природным и культурным достопримечательностям, расширяя туристский потенциал страны. Улучшение придорожного сервиса гарантирует иностранным гостям страны и путешественникам соотечественникам комфортабельное и приятное времяпровождение – современные автозаправочные станции, гостиницы, кафе, зоны отдыха и информационные пункты повышают уровень сервиса и делают поездки более удобными и приятными. Также развитие

данного сервиса способствует экономическому росту, создавая условия для развития малого и среднего бизнеса в прилегающих районах. Инвестиции в дорожный и придорожный сервис – это долгосрочный вклад в улучшение имиджа страны на международной арене, укрепление транспортной связности регионов и создание комфортной среды для путешествий.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Importance of Tourism Infrastructure Development [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.mywestford.com/blog/importance-of-tourism-infrastructure-development/> (дата обращения: 28.12.2024).
2. The Role of Transportation in the Development of Tourist Activity [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.smartvel.com/resources/featured/the-role-of-transportation-in-the-development-of-tourist-activity> (дата обращения: 28.12.2024).
3. Мазрекадж, Р. Влияние дорожной инфраструктуры на развитие туризма в Косово / Р. Мазрекадж // International Journal of Management (IJM). — 2020. — Vol. 11, Issue 4. — С. 466-474.
4. Развитие системы придорожного сервиса как элемента туристско-рекреационного комплекса региона (на примере Алтайского края) [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.bibliofond.ru/view.aspx?id=668930#text> (дата обращения: 28.12.2024).
5. Китайские уроки для союзного туризма [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.sonar2050.org/publications/transport-i-tradicii/> (дата обращения: 28.12.2024).
6. Sustainable Roads: Advancements in Road Construction [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://renolith.com.au/sustainable-roads-innovations/> (дата обращения: 28.12.2024).
7. Green highways: the path to sustainable roads in 2024 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://climatesort.com/green-highways/> (дата обращения: 28.12.2024).
8. То яма, то канава: почему дорожные работы в Казахстане превращаются в долгострой? [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://energyprom.kz/articles-ru/to-yama-to-kanava-pochemu-dorozhnye-raboty-v-kazahstane-prevrashhayutsya-v-dolgstroj/> (дата обращения: 28.12.2024).
9. О проблемах с дорогами, старых поездах и коррупции. Интервью с министром транспорта [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://tengrinews.kz/article/problemah-dorogami-staryih-poezdah-korruptsii-intervyu-2572/> (дата обращения: 28.12.2024).
10. Придорожный сервис в Казахстане: когда все будут довольны? [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://dknews.kz/ru/v-strane/320387-pridorozhnyy-servis-v-kazahstane-kogda-vse-budut> (дата обращения: 28.12.2024).
11. На дорогах Павлодарской области выявили три тысячи дефектов [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://lifepvl.kz/2024/11/11/na-dorogah-pavlodarskoj-oblasti-vyyavili-tri-tysyachi-defektov/?ysclid=m4hu4f7ycn323049511> (дата обращения: 28.12.2024).
12. Качество автомобильных дорог [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://ertistv.kz/ru/news/32773> (дата обращения: 28.12.2024).

REFERENCES

1. Importance of Tourism Infrastructure Development [Elektronnyi resurs]. — Rejim dostupa: <https://www.mywestford.com/blog/importance-of-tourism-infrastructure-development/> (data obraşenia: 28.12.2024).
2. The Role of Transportation in the Development of Tourist Activity [Elektronnyi resurs].

— Rejim dostupa: <https://www.smartvel.com/resources/featured/the-role-of-transportation-in-the-development-of-tourist-activity> (data obrašenia: 28.12.2024).

3. Mazrekaj, R. Vlianie dorojnoi infrastruktury na razvitie turizma v Kosovo [The impact of road infrastructure on tourism development in Kosovo] / R. Mazrekaj // International Journal of Management (IJM). — 2020. — Vol. 11, Issue 4. — S. 466-474.

4. Razvitie sistemy pridorojnogo servisa kak elementa turistsko-rekreacionnogo kompleksa regiona (na primere Altaiskogo kraia) [Development of the roadside service system as an element of the tourist and recreational complex of the region (using the example of the Altai Territory)] [Elektronnyi resurs]. — Rejim dostupa: <https://www.bibliofond.ru/view.aspx?id=668930#text> (data obrašenia: 28.12.2024).

5. Kitaiskie uroki dlä soiuznogo turizma [Chinese lessons for Union Tourism] [Elektronnyi resurs]. — Rejim dostupa: <https://www.sonar2050.org/publications/transport-i-tradicii/> (data obrašenia: 28.12.2024).

6. Sustainable Roads: Advancements in Road Construction [Elektronnyi resurs]. — Rejim dostupa: <https://renolith.com.au/sustainable-roads-innovations/> (data obrašenia: 28.12.2024).

7. Green highways: the path to sustainable roads in 2024 [Elektronnyi resurs]. — Rejim dostupa: <https://climatesort.com/green-highways/> (data obrašenia: 28.12.2024).

8. To iama, to kanava: pochemu dorojnye raboty v Kazahstane prevrašaiutsä v dolgostroi? [Now a pit, now a ditch: why are road works in Kazakhstan turning into long-term construction?] [Elektronnyi resurs]. — Rejim dostupa: <https://energyprom.kz/articles-ru/to-yama-to-kanava-pochemu-dorozhnye-raboty-v-kazahstane-prevrashhayutsya-v-dolgostroj/> (data obrašenia: 28.12.2024).

9. O problemah s dorogami, staryh poezdah i korrupsii. Intervü s ministrom transporta [About problems with roads, old trains and corruption. Interview with the Minister of Transport] [Elektronnyi resurs]. — Rejim dostupa: <https://tengrinews.kz/article/problemah-dorogami-staryih-poezdah-korrupsii-intervyu-2572/> (data obrašenia: 28.12.2024).

10. Pridorojnyi servis v Kazahstane: kogda vse budut dovölno? [Roadside service in Kazakhstan: when will everyone be satisfied?] [Elektronnyi resurs]. — Rejim dostupa: <https://dknews.kz/ru/v-strane/320387-pidorozhnyy-servis-v-kazahstane-kogda-vse-budut> (data obrašenia: 28.12.2024).

11. Na dorogah Pavlodarskoi oblasti vyjavili tri tysächi defektov [Three thousand defects were found on the roads of Pavlodar region] [Elektronnyi resurs]. — Rejim dostupa: <https://lifepvl.kz/2024/11/11/na-dorogah-pavlodarskoj-oblasti-vyyavili-tri-tysyachi-defektov/?ysclid=m4hu4f7ycn323049511> (data obrašenia: 28.12.2024).

12. Kachestvo avtomobilnyh dorog [Road quality] [Elektronnyi resurs]. — Rejim dostupa: <https://ertistv.kz/ru/news/32773> (data obrašenia: 28.12.2024).

М. ДЖАНАРГАЛИЕВА
Магистр, преподаватель
Торайгыров университет
(Кзахстан, Павлодар), E-mail: malika_28-01@mail.ru

Ж. ДӘУІТ
Магистр, старший преподаватель
Торайгыров университет
(Кзахстан, Павлодар), E-mail:
dautjanar_nur@mail.ru

*Поступило в редакцию 01.12.2024
Поступила с исправлениями от 10.12.2024
Принято в печать 30.12.2024*

М. ДЖАНАРГАЛИЕВА¹✉, Ж. ДӘУІТ¹

¹Торайғыров университеті

(Қазақстан, Павлодар), E-mail: malika_28-01@mail.ru

**АУДАННЫҢ ТУРИСТІК ТАРТЫМДЫЛЫҒЫНА ӘСЕР ЕТЕТІН ФАКТОР
РЕТІНДЕ ЖОЛ ИНФРАҚҰРЫЛЫМЫ МЕН ЖОЛ ЖАҒАЛАУЫ ҚЫЗМЕТІН БАҒАЛАУ
(ПАВЛОДАР ОБЛЫСЫ МЫСАЛЫНДА)**

Аңдатпа. Туризм индустриясы – ХХІ ғасырдағы ең қарқынды дамып жатқан салалардың бірі. 2023 жылы саяхат және туризм индустриясының әлемдік ЖІӨ-дегі үлесі 9,1%-ды құрап, 2022 жылмен салыстырғанда 23,2%-ға артты.

Мақалада жол және жол жағалауы қызметтерінің туризммен өзара байланысы, нақтырақ айтқанда, олардың аймақтың туристік тартымдылығына әсері қарастырылады. Шетелдік елдердің осы қызметтерді жақсарту тәжірибесі статистикалық мәліметтер келтіріле отырып талданды. Сонымен қатар, тұрақтылық пен экологиялық талаптарды ескере отырып, көлік жүйелерін салудағы заманауи тенденциялар қарастырылды, атап айтқанда: топырақты тұрақтандыру әдістерін қолдану, нанополимерлік қоспаларды пайдалану, қайта өңделген және экологиялық таза материалдарды қолдану, жол жағдайын бақылауға арналған смарт-датчиктерді енгізу, жаңартылатын энергия көздерін интеграциялау.

Әрі қарай, еліміздегі көлік жүйелері мен жол жағалауындағы қызметтердің жай-күйі зерттелді. Қазақстанда жол сапасы көрсеткішінің артуы байқалады. Қазақстан Республикасы Көлік министрлігінің мәліметінше, өткен жылы нормативтерге сәйкес келетін республикалық маңызы бар жолдардың үлесі 92%-ға жетті. Жол жағалауындағы қызметтердің дамуына келсек, бұл мәселе Қазақстанда көлік құралдарының көбеюі мен туристер санының артуына байланысты барған сайын маңызды болуда. Мемлекет басшысының тапсырмасына сәйкес, 2025 жылға дейін барлық жолдар Ұлттық стандартқа сай жол жағалауындағы қызметтермен қамтамасыз етіледі. Осы стандарт негізінде Павлодар облысының жол жағалауындағы қызметтердің орналасу типтік картасы (Ақсу, Екібастұз, Баянауыл аудандары бағытындағы трассалар) әзірленді.

Кілт сөздер: туризм, көлік жүйелері, жол жағалауындағы қызмет, Қазақстан, Павлодар облысы.

М. JANARGALIYEVA¹✉, ZH. DAUYT¹

¹Toraighyrov university

(Kazakhstan, Pavlodar), E-mail: malika_28-01@mail.ru

**ASSESSMENT OF ROAD INFRASTRUCTURE AND ROADSIDE SERVICE AS
FACTORS AFFECTING THE TOURIST ATTRACTIVENESS OF THE REGION
(ON THE EXAMPLE OF PAVLODAR REGION)**

Abstract. Tourism industry is one of the fastest growing industries in the 21st century. In 2023, the share of travel and tourism industry in the world GDP will amount to 9.1%, which is 23.2% more than in 2022.

The article deals with the issue of interrelation of road and roadside services with tourism, namely their influence on the tourist attractiveness of the region. The experience of foreign countries in improving these services with statistics was analyzed. The trends in the construction of transport systems were also considered, taking into account the component of sustainability and

environmental friendliness, namely the introduction of advanced technologies such as soil stabilization methods, the use of nanopolymer admixture, the use of recycled and environmentally friendly materials, the introduction of smart sensors for monitoring the condition of roads, the integration of renewable energy sources.

Further the situation with transportation systems and roadside services in our country was studied. In Kazakhstan there is an increase in the indicator of road quality. According to the information of the Ministry of Transport of the Republic of Kazakhstan, last year the share of roads of republican importance that meet the standards reached 92%. As for the development of roadside service, this issue in Kazakhstan is becoming increasingly important due to the increase in the flow of vehicles and the growing number of tourists. According to the instruction of the Head of State, by 2025 all roads will be provided with roadside services that comply with the National Standard. On the basis of this standard a standard map of roadside service location in Pavlodar region (Aksu, Ekibastuz, Bayanaulsky district) was developed.

Keywords: *tourism, transportation systems, roadside service, Kazakhstan, Pavlodar region*