

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Уральский федеральный университет
имени первого Президента России Б.Н. Ельцина»
Институт Высшая школа экономики и менеджмента
Кафедра Экономики и управления строительством и рынком
недвижимости

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ ПЕРЕД ГЭК

Зав. кафедрой ЭУСиРН _____

_____ Ларионова В.А. _____

(подпись)

(Ф.И.О.)

« _____ » _____ 2019 г.

МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ
РАЗРАБОТКА ГРУППЫ ПРОЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ
ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА

Научный руководитель:

Федоров А.В

к.э.н, доц.

Нормоконтролер:

Караваева Н.М.

к.э.н, доц.

Студент группы ЭММ-271101

Торовин М.В

Екатеринбург
2019

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА.....	7
1.1 МИРОВОЙ ОПЫТ РАЗВИТИЯ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА.....	7
1.2 ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА И ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА.....	15
1.3 ОСОБЕННОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ДЕВЕЛОПЕРСКИХ ПРОЕКТОВ ВНЕ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ	21
2 АНАЛИЗ И ОЦЕНКА СУЩЕСТВУЮЩИХ ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА	24
2.1 ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПРИДОРОЖНЫМ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫМ ЗОНА.....	24
2.2 АНАЛИЗ И ОЦЕНКА ИНФРАСТРУКТУРЫ ДОРОЖНОЙ СЕТИ	26
2.3 РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИДОРОЖНОЙ СЕТИ	31
2.4 ВЫРУЧКА ПО ОСНОВНОМУ ВИДУ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.....	38
3 РАЗРАБОТКА ГРУППЫ ПРОЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА	42
3.1 ФИНАНСОВЫЕ ЗАТРАТЫ НА РАЗРАБОТКУ ГРУППЫ ПРОЕКТОВ	42
3.2 АНАЛИЗ ОПЕРАЦИОННЫХ РАСХОДОВ.....	52
3.3 ОЦЕНКА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОЕКТА.....	55
3.3 РАСЧЕТ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИНВЕСТИЦИЙ.....	60
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	64
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	66

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность работы. На данный момент в России крайне недостаточно качественных отелей на автотрассах. Особенно сильно недостатки отечественных гостиниц заметны в сравнении с аналогичными объектами в европейских странах.

Последнее высказывание свидетельствуют о недостаточной конкуренции, а значит, и о том, что рассматриваемый рынок инфраструктуры качественных проектов придорожного сервиса еще далек от насыщения

Целью работы является разработка девелоперского проекта по развитию инфраструктуры придорожного сервиса на территории России. Достижение поставленной цели предопределило необходимость решения в работе следующих задач:

- изучить мировой опыт развития придорожного сервиса;
- рассмотреть особенности развития придорожного сервиса вне населенных пунктов;
- предложить характеристики объекта и место под строительство;
- рассчитать экономическую эффективность развития группы придорожных сервисов.

Объектом исследования является сфера инфраструктуры придорожного сервиса.

Предметом исследования является маркетинг территории, а также совокупность методов финансирования девелоперских и инвестиционных проектов.

Научная новизна. Предложена концепция создания мотелей, как объектов инфраструктуры придорожного сервиса. Концепция отличается тем, что сдача в аренду осуществляется не физическим лицам, а операторам гостиничного бизнеса, что позволяет повысить качество обслуживания.

Методологическая и информационная основа исследования.

Использованы материалы научных исследований, представленные в виде диссертаций, материалы периодических изданий, нормативно-правовые акты, учебно-методическая литература, интернет-ресурсы и другие электронные ресурсы. Труды отечественных ученых, таких как А. М. Платонова, В. А. Ларионовой.

Магистерская диссертация подготовлена по направлению 38.04.02 «Менеджмент».

Результат магистерской работы является расчет экономической эффективности развития инфраструктуры группы проектов придорожного сервиса.

Степень изученности проблемы исследования. Проблемы редевелопмента промышленных зон с постоянной периодичностью освещаются в средствах массовой информации, в специализированных изданиях, на тематических «круглых столах».

Практическая значимость. Значимость исследования определяется потребностью в развитии инфраструктуры придорожного сервиса.

Структура работы обусловлена целью и задачами, поставленными перед магистерской диссертацией. Работа состоит из содержания, введения, трёх глав, заключения, списка использованной литературы.

В работе будет рассмотрено финансирование реализации группы проектов инфраструктуры придорожного сервиса на трассе М5 «Урал».

В первой главе рассмотрен мировой опыт развития придорожного сервиса. Особенности строительства вне населенных пунктов.

Во второй главе изучены основные требования к придорожным многофункциональным зона, проведен анализ и оценка инфраструктуры дорожной сети, посчитана выручка по основному виду деятельности.

В третьей главе произведен расчет финансовых затрат на разработку группы проектов, проведена оценка экономической эффективности проекта, произведен расчет экономических показателей эффективности.

В заключении сформулированы основные выводы и обобщены результаты исследования.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА

1.1 МИРОВОЙ ОПЫТ РАЗВИТИЯ 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 [24].

Именно поэтому в Северной Америке придорожный сервис представлен не отдельно стоящими 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 США придорожная инфраструктура имеет более длительную историю. Она многофункциональна и насыщена самыми разными предприятиями сервиса и объектами быта. За океаном реализуют принцип концессий на платных автострадах. То есть те или иные проекты появляются путем сдачи в аренду участков вдоль дороги частным лицам, а не муниципальным органам. В результате возникают не просто отдельно стоящие объекты, а целые сервисные зоны, которые организованы на съездах с крупных шоссе. Здесь сосредоточен полный набор услуг для автомобилиста

и путешественника: на одной территории расположены и АЗС, и ремонтные мастерские, и магазины, и кафе, и мотели, и другие объекты [24].

Дороги в США – межштатные, федеральные, штатов и местные. Некоторые участки хайвеев (скоростных автомагистралей) платные и называются Toll Roads. Оплачиваются они при выезде. Если въезжаете не с самого начала такой дороги, то на въезде получаете квитанцию с номером въезда, а при выезде оплачиваете в зависимости от проезда.

На горных дорогах в Северной Каролине – специальные съезды вправо, вверх с дороги в горы. Они созданы с целью помочь остановиться большегрузным автомобилям, если те вдруг сильно разогнались или у них отказали тормоза.

Вдоль дорог, редко посередине дороги (для подъезда с обеих сторон) оборудованы «Зоны отдыха» (Rest Area или Welcome Center). В них обычно входят небольшие зоны для пикника (столы и скамеечки под крышей), места выгула собак, парковки, в том числе для ночёвки большегрузных автомобилей, бесплатные туалеты, иногда маленькие ресторанчики и, обычно при въезде в штаты, информационные центры. Всегда установлены высокие флагштоки с государственным флагом и флагом штата.

В Соединённых Штатах Америки, где практически все дороги – платные, придорожная инфраструктура отличается многофункциональностью, представлена разными предприятиями сервиса. Как правило, участки вдоль дорог сдаются в аренду частным лицам, которые организуют комплексы: автопутешественник имеет доступ к полному пакету необходимых услуг – заправку и ремонтные услуги, магазины, кафе, мотели и другие объекты сервиса.

Вдоль автодорог имеются «зоны отдыха». В них входят: небольшие зоны для пикника; парковки, в том числе для большегрузных автомобилей; туалеты, небольшие кафе, информационные центры при въезде в штаты. На выездах с автодорог располагаются заправки (как правило, с небольшим магазином и туалетом), станции техобслуживания, ресторанчики, мотели,

отели, магазины, где продается всё необходимое для путешественников (рисунок 1) [22].

Поскольку в США придорожный сервис развивался десятилетиями, здесь сложилась развитая и высокотехнологичная инфраструктура: хорошо обустроенные заправки, стоянки, дорожные гостиницы, мотели, кафе, зоны отдыха и т. д.



Рисунок 1 – Объект дорожного сервиса в Техасе. Круглый фасад с кровлей, имитирующий шатер [22]

В странах Европы придорожный сервис также развивается на основе комплексов. В Италии пункты отдыха, которые располагаются через 30-50 км, имеют идентичную планировку и состав сооружений, благоустроенную территорию со стандартным набором услуг.

В Германии и Польше заправки и площадки для автотранспорта располагаются через каждые 40 км. На международных трассах созданы условия для безопасного отдыха дальнобойщиков: немало охраняемых стоянок с мойками для автомашин, душем для водителей. Стоянки хорошо оборудованы, включают магазинчики, кафе, детские площадки (рисунок 2) [22].



Рисунок 2 – Детская площадка в структуре дорожного объекта в Германии

Те, кто путешествует продолжительное время (дальнобойщики, туристы), могут принять душ. Подъезды к стоянкам хорошо оборудованы, снабжены информационными знаками.

Мотель – знаковый объект современной американской культуры, как и джинсы, фастфуд, хайвеи, большие автомобили. Американцы с их любовью к перемене мест и одновременно – к комфорту и стандарту просто обязаны были придумать нечто подобное. Мотели обычно строятся одноэтажными и имеют индивидуальный вход в каждый номер с улицы, на территории мотеля всегда имеется огромная парковка, способная принимать в том числе и большегрузные автомобили. Американский мотель не рассчитан на то, чтобы постояльцы надолго в нем оставались, мотель рассчитан на одну ночевку, днем мотель пустует [40].

Развитие мотелей и их конкуренция между ними требует дополнительных средств привлечения клиентов в мотель. К таковым относятся огромные светящиеся вывески на хайвеях, с указанием названия отеля, наличия свободных мест и стоимости ночлега.

Другая характерная особенность американских мотелей – для того чтобы провести в них ночь, не требуется никаких формальностей. В гостиницах же, как правило, нужно заполнять гостевые карточки. За оплату наличными клиент получает ключ, и никто не интересуется его персоной, ни

его спутником. Поэтому мотель воспринимается жителями США как часть личной жизни.

Мотели начали входить в моду в середине 30-х. Причем многие из тех – «доисторических» – объектов не были лишены индивидуальности, обусловленной местным колоритом. Правда, купиться на это мог только истинный путешественник, которому и в палатке у костра комфортно. Звездный час мотелей пришелся на первое послевоенное десятилетие, когда кардинальные изменения в дорожной системе США вызвали подлинную революцию в жизненном укладе американцев. Путешествовать на автомобиле через всю страну стало не просто хобби - казалось, вся Америка сорвалась с насиженных мест.

Президенту Дуайту Эйзенхауэру [21] пришла в голову идея покрыть страну широкими многорядными автострадами (highways) с придорожной инфраструктурой, включающей бензоколонки, полицейские участки, телефоны-автоматы, автосервис, вынесенные за пределы городов торговые центры, туалеты, закусочные и мотели! Во время войны Эйзенхауэр командовал объединенными силами союзников в Европе, и на него не могли не произвести впечатления образцовые немецкие автобаны. Видимо, генерал решил, что победителям не зазорно перенять кое-что у побежденных.

Коттеджные лагеря (cottage camps), первый из которых был построен неким Аскинсом в 1901 году в Дугласе штат Аризона и представлял собой девять одноэтажных зданий. В 1910 году «коттеджный лагерь Аскинса» поменял название на «туристский постоялый двор» (tourist inn). С постояльцев брали 50 центов за ночь и дополнительно по 25 центов за каждое ведро угля.

На Восточном побережье получили распространение дома туристов (tourist houses или tourist courts) – то, что сейчас называется пансион. Обычно это были комнаты, которые сдавали на ночь владельцы жилых домов [36].

Придорожные многоэтажные отели. В 60-е годы в США начали строить interstates – скоростные многорядные шоссе, которые и погубили

ставшие символом Америки простенькие одноэтажные мотели. Interstates пересекали всю страну с запада на восток и с севера на юг и отличались от хайвеев тем, что их прокладывали, принципиально минуя населенные пункты. Победил прагматизм: отныне дорога означала лишь максимально быстрое и эффективное достижение нужной цели - без романтических ночевок в незнакомых городках. Теперь водителей ждали типовые комфортабельные многоэтажные отели, принадлежащие, например, известной сети отелей Holiday Inn [46].



Рисунок 3 – Отель Holiday Inn

Стоянка для большегрузных автомобилей (Truckstops). Развитие дорожной сети и автомобильных грузоперевозок потребовало развитие придорожного сервиса, направленное на обслуживание большегрузного транспорта и их водителей. Итогом такого развития стало строительство стоянок для ночевки для большегрузного транспорта. Одной из особенностей американского «дальнобоя» является пригодность кабины грузового автомобиля для проживания. Поэтому в первую очередь водителям требуется

безопасное место для ночевки, а также возможность поесть в кафе и принять душ. Услугами гостиниц и мотелей пользуется небольшое число водителей.

Одним из примеров может служить TravelCenters of America – американская компания, владеющая обширной сетью стоянок для большегрузных автомобилей, расположенных в США и Канаде. Большинство клиентов компании — водители грузовиков. Штаб-квартира компании расположена в городе Уэстлейк, штат Огайо. Компания работает под брендами Petro Stopping Centers и TA and Petro Shopping Centers.

Основой бизнеса TravelCenters of America является продажа топлива для грузовиков дальнобойщиков, диагностика и ремонт грузовиков. Также доход извлекается из мойки грузовиков и прицепов, а также имеются поступления от размещения на трак-стопах кафе и магазинов.

Попутно на таких стоянках можно приобрести шины. Как и другие компании, владеющие трак-стопами, TravelCenters of America применяет программу лояльности для своих клиентов [60].

В штате Айова, имеется самая большая стоянка для большегрузных автомобилей в мире на автомагистрали 80 у съезда 284 в Уолкотте, где имеется 900 парковочных мест для грузовиков с прицепами, АЗС, мойка, стоматологический кабинет, парикмахерская, душ, рестораны, кинотеатр, музей автомобилей. На данной стоянке проходят автошоу [8].

Стоянка для большегрузных автомобилей расположена на земельном участке площадью 89 га, которые в настоящее время разрабатываются – сайт ежедневно принимает 5000 посетителей, парковка на 900 грузовых автомобилей. Четыреста пятьдесят сотрудников обслуживают мегаплекс. Айова 80 в настоящее время является филиалом сети TravelCenters of America [31].

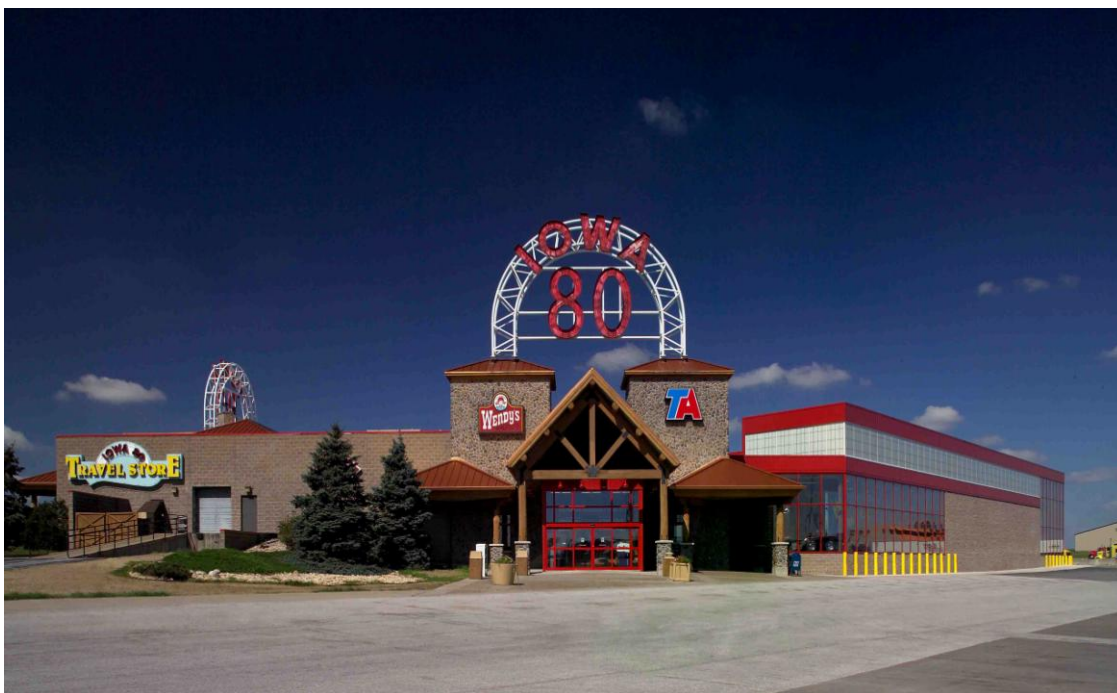


Рисунок 4 – Стоянка для большегрузных авомобилей Айова 80

Стоянка для большегрузных автомобилей Pilot Flying J является североамериканской сетью остановок для грузовиков в США и Канаде.

Pilot Corporation открыла свою первую остановку для грузовых автомобилей в 1981 году. 15 ноября 1993 года Pilot вступила в совместное предприятие с Marathon Petroleum Company, и все остановки Pilot Truck остановились на переименовании центров Pilot Travel. На начальном этапе количество остановок было около 60.

В течение следующих нескольких лет Pilot Travel Centres значительно расширились. Marathon преобразовал множество остановок грузовых автомобилей Speedway, полностью принадлежащих Marathon, в прозвище Pilot Travel Center, начиная с середины 2002 года. В середине 2003 года произошло еще одно крупное расширение с приобретением цепи Williams Truck Stop. Совместное предприятие Marathon-Pilot успешно увеличило узнаваемость имени Pilot Travel Center на всей территории США, так как количество остановок выросло более чем в четыре раза.

Услуги, которые предоставляет Стоянка для большегрузных автомобилей: стоянка, весы, экспресс проездные билеты, мойка грузовиков,

таксофоны, магазин, банкоматы, беспроводной доступ в интернет, прачечная, игровые комнаты [58].

Автотрасса это опасное место, где могут встречаться автокатастрофы, для таких случаев, для оказания экстренной медицинской помощи всегда дежурит медицина катастроф – отрасль медицины, представляющая собой систему научных знаний и сферу практической деятельности, направленных на спасение жизни и сохранение здоровья населения при авариях, катастрофах, стихийных бедствиях и эпидемиях; предупреждение и лечение поражений (заболеваний), возникших при ЧС; сохранение и восстановление здоровья участников ликвидации ЧС [40].

1.2 ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА И ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА

Основные типы транспортных коридоров

Принципиальная идея любого транспортного коридора (далее – ТК) – концентрация транспортных, грузовых и пассажирских потоков на магистралях, имеющих максимальную пропускную способность и высокий уровень обустройства. Благодаря этому обеспечивается ускорение грузовых и пассажирских перевозок, а также их удешевление за счет возникновения эффекта масштаба. Дополнительный эффект возникает, когда в полосе транспортного коридора проходят коммуникации нескольких взаимодействующих видов транспорта.

Принцип создания транспортного коридора сам по себе известен достаточно давно. В нашей стране еще планом ГОЭЛРО¹ предусматривалось создание так называемых полимагистралей как основного средства межрегионального товарообмена. Однако современные системы транспортных коридоров стали активно создаваться на всех континентах начиная с 1970-х гг. как инструмент обеспечения торговли и развития в эпоху глобализации экономики.

В зависимости от целей создания ТК, уровня взаимодействия заинтересованных в его создании сторон и характера регулирования транспортной, торговой и экономической деятельности транспортный коридор может быть транзитным (transit corridor), торговым (trade corridor) или развивающим (development corridor).

Основная цель создания транзитного коридора – обеспечение условий для беспрепятственного и экономически эффективного движения транспортных средств на определенном направлении. При этом решаются, главным образом, транспортно-технологические задачи, связанные с сооружением и модернизацией путей сообщения, терминалов, информационных систем.

Существует классификация транзитных коридоров, согласно которой они подразделяются на три типа: лэндбридж (landbridge) – сухопутное соединение порта, куда груз доставляется морем, с портом на противоположном побережье континента, откуда морская перевозка продолжается; минибридж (minibridge) – сухопутное соединение порта, куда груз доставляется морем, с пунктом назначения на противоположном побережье континента; микробридж (microbridge) – сухопутное соединение порта, куда груз доставляется морем, с пунктом назначения в глубине континента.

Создание торгового коридора, в дополнение к этому, предусматривает введение благоприятных таможенных, налоговых, административных режимов и предоставление комплекса дополнительных логистических услуг для развития торговли между регионами или странами, которые соединяет данный ТК.

Развивающие коридоры призваны играть системообразующую роль в экономическом и социальном развитии территорий, по которым они проходят. Их создание увязывается с проектами развития отраслей экономики и социальной сферы соответствующих регионов.

Исторически природные транспортные коммуникации – судоходные реки или морские побережья с многочисленными удобными гаванями – играли роль «естественных» развивающих коридоров, вдоль которых размещались поселения и индустриальные объекты. Примером речного коридора является долина Нила, которая стала естественным транспортным коридором, обеспечившим развитие египетской цивилизации.

Искусственный транспортный коридор, который внес решающую роль в экономическое развитие прилегающих территорий, – Транссибирская железнодорожная магистраль.

Наиболее важную роль в транспортном обеспечении логистики и цепей поставок играют транспортные торговые коридоры.

Согласно определению Всемирного банка, транспортный торговый коридор – это совокупность транспортной и логистической инфраструктуры, а также услуг, которая координируется национальным или международным региональным органом для содействия торговым и транспортным потокам между центрами экономической деятельности и порталами международной торговли.

Существуют и другие определения понятия «транспортный коридор», что объясняется многообразием типов транспортных коридоров и различием подходов к созданию ТК и их развитию.

Транспортные коридоры могут быть международными или национальными.

Международные транспортные коридоры (МТК) соединяют между собой два или более граничащих между собой государства и могут проходить через несколько транзитных государств, в частности, для обеспечения морской торговли для стран, не имеющих выхода к морю (landlocked countries).

Создание и развитие МТК является предметом международных соглашений, заключаемых в различных регионах мира. Подобные соглашения предполагают привлечение к созданию ТК значительных

ресурсов, а также гармонизацию законодательства и административных процедур, применяемых при выполнении перевозок по ТК.

Наиболее интенсивное развитие транспортные коридоры получили в Европе, где параллельно развиваются система транспортных коридоров Евросоюза (сеть TEN-T, Transeuropean Network-Transport) и Панъевропейская система ТК, охватывающая, в основном, регион Центральной и Восточной Европы.

Сеть транспортных коридоров формируется и на азиатском континенте, при этом одной из главных является задача создания ТК для выхода на европейские транспортные коммуникации. Наиболее известным евроазиатским МТК является проект TRACECA1.

В Северной Америке транспортные коридоры создаются и развиваются в рамках соглашения NAFTA для обеспечения торговли между Канадой, США и Мексикой.

Помимо континентальных систем МТК, существует также большое количество региональных проектов и инициатив, которые поддерживаются и реализуются отдельными странами или группами стран.

Национальные транспортные коридоры создаются в пределах одного государства. Обычно национальные коридоры соединяют между собой крупные города или городские агломерации (например, коридор Бостон – Вашингтон в США или коридор Токайдо в Японии). Создаются и национальные ТК относительно небольшой длины, которые соединяют морские порты с прилегающими к ним логистическими центрами или «сухими портами». Многие национальные транспортные коридоры являются составными частями или ответвлениями МТК.

Использование концепции транспортных коридоров при создании и развитии транспортных систем позволяет:

- обеспечивать увязку приоритетов и проектов развития транспортной и экономической инфраструктуры, видов транспорта, территорий;

- снижать издержки, связанные прямо или косвенно с транспортировкой, за счет концентрации транспортных и грузовых потоков, сокращения необходимого землеотвода и т. д.;
- развивать интермодальные перевозки, обеспечивая взаимодействие видов транспорта в узловых пунктах транспортных коридоров;
- локализовать экологические эффекты за счет размещения в одной общей полосе коммуникаций разных видов транспорта;
- обеспечить четкую систему приоритетов для отбора инфраструктурных проектов.

Элементы транспортных коридоров

ТК включают транспортные коммуникации, которые могут быть проложены по различным трассам, но имеют общие узловые пункты, что обеспечивает удобный выбор вида транспорта, его изменение в процессе транспортировки или перевалку между различными сервисами одного вида транспорта.

Узловыми пунктами транспортных коридоров являются порталы и хабы, в которых концентрируются основные транспортные потоки.

Некоторые ТК имеют единственный маршрут и обслуживаются одним видом транспорта. Однако большинство коридоров включает коммуникации различных видов транспорта и альтернативные маршруты, а также региональные ответвления. Поэтому транспортный коридор не является «линией» – обычно говорят о полосе того или иного коридора, в которой расположены транспортные коммуникации, порталы и хабы.

В большинстве случаев ТК создаются на базе коммуникаций железнодорожного и автомобильного транспорта, которые взаимодействуют через интермодальные терминалы. В отдельных случаях в состав ТК включаются внутренние водные пути или линии прибрежного судоходства. Океанские и воздушные маршруты в состав ТК не входят, однако морские порты и аэропорты являются важнейшими элементами порталов основных транспортных коридоров.

Транспортные коридоры редко создаются «с нуля». Большинство ТК формируется на основе существующих коммуникаций, которые модернизируются на основе единых стандартов (допустимые нагрузки, габариты, пропускная способность и т. д.), что обеспечивает беспрепятственное сквозное движение транспортных средств. Параметры и мощность терминалов в узловых пунктах ТК выбираются таким образом, чтобы обеспечить беспрепятственную перевалку и промежуточное хранение грузовых единиц, возможность выполнения логистических операций с перевозимыми товарами, обслуживания транспортных средств и т. д.

Отбор проектов развития коммуникаций и терминалов в полосе транспортных коридоров, привлечение ресурсов для их реализации, гармонизация имеющихся отношений к ТК режимов регулирования и решение других задач развития ТК требуют непрерывного мониторинга функционирования коридоров, анализа и прогнозирования транспортных и грузовых потоков, координации действий заинтересованных сторон. Поэтому транспортные коридоры могут быть самостоятельными объектами управления. Характер создаваемых для этой цели органов и механизмов управления зависит от типа транспортного коридора и целей его создания.

Свыше 9 миллиардов рублей направят на строительство и реконструкцию автодороги М5. Будет обновлен транспортный коридор на Челябинск – участок трассы от деревни Самохваловка до Иглинского района протяженностью в 14 километров. Этот вопрос обсуждали на «Стройчасе» под председательством Радия Хабирова. По проекту предусмотрено строительство транспортных развязок, путепровода через железную дорогу, моста через реку Юрмаш и трех надземных пешеходных переходов, площадок отдыха и устройство электроосвещения на всем протяжении участка. Дорожники увеличат количество полос и установят камеры видеонаблюдения. Будут установлены 23 видеокамеры, 10 электронных табло, которые будут регулировать движение в сложных метеоусловиях.

Строительство и реконструкцию трассы М5 пройдет в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» [59].

1.3 ОСОБЕННОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ДЕВЕЛОПЕРСКИХ ПРОЕКТОВ ВНЕ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ

Застройщики коммерческой недвижимости испытывают те же затруднения, что и приобретатели земельных участков под индивидуальное строительство. Поскольку накоплен большой опыт таких проблем, рассмотрим их на индивидуальном строительстве. При покупке земли в чистом поле, проблем может быть огромное количество. Вся сложность заключается в том, что никогда о них не узнать, пока не столкнетесь непосредственно с оформлением документов. Нехватка электрических мощностей – это, пожалуй, проблема для всех городов и областей России, в настоящее время выбить киловатты для участка с домом, даже где к жилью ранее было подведено электричество, очень и очень сложно. А электрификация отдельного участка, да еще расположенного далеко от линий электропередач, – это еще более дорогое и долгое мероприятие.

Первое, что нужно сделать, – выяснить, где находятся ближайшие точки подключения к коммуникациям и по чьим землям придется их прокладывать. Необходимо переговорить с собственниками этих участков, чтобы понять, удастся ли получить их разрешение. Зачастую согласование трассы прокладки сетей отнимает больше всего сил и времени и иногда растягивается на годы.

Если есть выделенные мощности, нужно получить информацию у соответствующих органов о возможности и стоимости присоединения. По сути, все, кроме электричества (даже газ посредством газгольдера), владелец участка может организовать самостоятельно. Однако, чем больше таких коммуникаций, тем большие электрические мощности потребуются для их функционирования».

Часто случается, что в тех же садовых некоммерческих товариществах при продаже участка допустимую цифру электрического напряжения просто берут с потолка. Поэтому необходимо проверить, какая именно мощность выделяется на участок, зафиксировано ли это в документах. Иначе есть риск оказаться подключенными всего к 2 – 3 кВт (этого недостаточно даже для небольшого дачного домика). А увеличить мощность зачастую невозможно: если ранее вся она уже была рассчитана по всем участкам, то потребуются замена трансформатора, что связано с большими финансовыми затратами.

По закону собственнику полагается на льготных условиях получать до 15 кВт электричества, но, чтобы осуществить это в реальности, необходимо пройти ряд согласований в местной администрации. Процесс занимает от полугода до года. Если же времени на обивание порогов нет, то можно пойти по коммерческому пути – тогда подключение обойдется в 2 – 3 тыс. долл./кВт.

Для оформления коммуникаций необходимы как минимум правоустанавливающие документы на землю и на строение, то есть документы БТИ, очень часто требуется и разрешение на ввод здания в эксплуатацию, а также свидетельство о государственной регистрации права на вновь построенное здание.

Сложность и дороговизна подключений заставляют владельцев домов устанавливать собственную канализацию, приобретать топливные трансформаторы, вырабатывающие электричество, и бурить скважины для получения воды. Артезианские скважины очень сложны в согласовании, дороги и трудозатратны, а вода из более мелких и дешевых будет непригодна для питья по санитарным нормам [43].

Прокладка газопроводов-отводов связана с целым рядом факторов, усложняющих ее выполнение и увеличивающих стоимость, таких как рельеф местности, состав грунта, наличие дорог и водных бассейнов. Немаловажное значение имеют климатические условия местности.

В связи с этим задачу газификации там, где прокладка газовых трубопроводов не целесообразна, можно решать путем использования СПГ. Для этого необходимы средства получения СПГ с хранилищами-накопителями, перевозчики продукта (автогазовозы) и местные хранилища СПГ у потребителей с установками газификации и продажи теплообменников.

Обеспечение потребителей газовым топливом за счет СПГ получило распространение в мировой практике, например во Франции.

На средиземноморском побережье Турции привозной СПГ используется для снабжения газом крупных отелей, круглогодично принимающих туристов.

Газификация СПГ осуществляется в испарителях. При этом, если расход газа не превышает нескольких тысяч кубических метров в час, применяются, как правило, воздушные испарители с использованием тепла окружающего воздуха, как не требующие для работы дополнительной энергии. Когда расходы больше, в качестве теплоносителя используют горячую воду.

Газифицированный из СПГ природный газ по местным трубопроводам низкого давления выдается потребителям. Обслуживать такие централизованные пункты должен специально подготовленный персонал. В целях безопасной эксплуатации емкости с газификаторами снабжаются противопожарным оборудованием, средствами газового контроля, а вокруг них организуются защитные зоны. Целесообразность газификации удаленных населенных пунктов на базе СПГ должна обосновываться технико-экономическим анализом [42].

На сегодня гостиничный девелопмент развивается в России преимущественно в городах, но на трассах очень редко можно встретить хороший мотель с качественным обслуживанием. За счет сравнительно небольшой конкуренции, этот вид деятельности нас заинтересовал. Всегда найдется путник, который захочет отдохнуть в пути.

2 АНАЛИЗ И ОЦЕНКА СУЩЕСТВУЮЩИХ ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА

2.1 ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПРИДОРОЖНЫМ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫМ ЗОНАМ

В большинстве случаев, российские мотели возникли из придорожных кафе путем пристройки к ним гостиничных номеров. Соответственно и акценты смещены в первую очередь в область общепита. Типичный российский мотель – двух или трехэтажное здание со входом в кафе (ресторан) и гостевыми номерами на верхних этажах, поскольку первый занят под кухню и своеобразный бэк-офис. Как правило, номерной фонд большинства из них не превышает 50 номеров. В отличие от западных, особенно американских, мотелей основной доход приносят именно услуги ресторана, а не аренды номерного фонда. Этим обусловлено сравнительно небольшое предложение по услугам размещения [38].

Многофункциональная зона дорожного сервиса (многофункциональный комплекс сервиса) – это имущественный комплекс, представляющий собой совокупность объектов дорожного и придорожного сервиса, включающую парковки для транспортных средств, площадки отдыха, туалеты, автозаправочные станции, пункты питания, торговли и мойки, мотели (кемпинги), станции технического обслуживания, автостоянки, вертолетные площадки и площадки аварийно-спасательных служб, привлекаемых для ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, специализированные автостоянки служб эвакуации транспортных средств, а также другие объекты, обеспечивающую широкий спектр сервисных услуг для участников дорожного движения [4].

Госкомпания «Автодор» разработала проект ГОСТ Р «Дороги автомобильные общего пользования. Многофункциональные зоны дорожного сервиса. Требования к размещению и обустройству» [48].

Документ включен в программу национальной стандартизации и будет введен в действие в конце 2019 года, рассказали в Росстандарте. Проект проходит общественное обсуждение.

Многофункциональная зона (МФЗ) – территория у дороги, где располагается парковка, АЗС, отель, кафе, автосервис, туалет. В 2010-2017 годах на платных дорогах «Автодора» открыто 46 МФЗ, еще 80 объектов появятся до 2020 года. На бесплатных федеральных трассах Росавтодора действует 7 МФЗ, 41 зона проектируется, 271 – запланирована к обустройству в ближайшие годы. При этом единых требований к таким зонам нет. «Автодор» пользуется внутренним регламентом 2013 года. Частично нормы сформулированы в ГОСТе «Требования к размещению объектов дорожного и придорожного сервиса» 2014 года [3].

Стандарт коснется исключительно нового строительства. Во-первых, будут установлены общие правила размещения МФЗ. Для дорог 1-й категории (автомагистралей) заправки с кафе должны быть каждые 60 км, на остальных трассах – не реже чем через 200 км. В состав многофункциональной зоны должна входить АЗС (минимум два вида топлива), кафе или ресторан, мини-маркет, площадка для отдыха, площадка «самообслуживания» с устройством для подкачки шин, туалеты, мусоросборники, банкомат, телефон. Рекомендуются строить прачечную, мотель, автостоянку, мойку, автосервис с шиномонтажом, площадку для выгула животных, пункт медпомощи, небольшой рынок для продажи местных продуктов или сувениров, стоянку для автокемперов, вертолетную площадку, павильоны для проведения презентации и выставок, обзорную площадку.

Не далее чем за 800 м до МФЗ ГОСТ рекомендует располагать электронные табло с данными о свободных местах. Въезды / выезды с паркинга допускается оснащать в целях безопасности камерами, автоматически распознающими номера. Количество парковочных мест рассчитывается исходя из интенсивности движения: при трафике более

40 тыс. автомобилей в сутки на стоянке должно быть не менее 40 – 50 машино-мест. На заправке, входящей в состав МФЗ, должно быть минимум десять парковочных мест, у мотеля – не менее одного машино-места на два номера.

Вместимость мотеля также зависит от трафика: при трафике более 40 тыс. машин в сутки должно быть не менее 40 номеров, при интенсивности до 2 тыс. автомобилей в сутки – не менее 10 номеров. По похожему принципу рассчитывается мощность АЗС: при интенсивности свыше 40 тыс. машин в сутки станция должна обеспечивать свыше 1 тыс. заправок ежедневно. Также следует устанавливать не менее одной станции зарядки для электромобилей – мощностью 20 – 50 кВт (стандартного типа) или 150 кВт (быстрая зарядка). Экологические и санитарные требования включают мусоросборники для раздельного сбора отходов и отопливаемые туалеты.

Стандартизировать подобные услуги необходимо. Пользователи хотят получать равный уровень сервиса независимо от того, едут они из Москвы в Самару или из Владивостока в Иркутск. Но некоторые нормы ГОСТа, конечно, спорные, например про заправки для электромобилей. Таких машин пока слишком мало [23].

2.2 АНАЛИЗ И ОЦЕНКА РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДОРОЖНОЙ СЕТИ

Масштабный ремонт автомобильных дорог и создание новых транспортных маршрутов не только позитивно скажется на качестве и безопасности дорожной сети в России, но и внесет вклад в экономику.

На последнем заседании Правительства РФ рассмотрен пакет документов о выделении трансфертов на развитие транспортной сети в регионах. Всего на период до 2021 года на эти цели будет направлено почти 71 млрд рублей.

Из них порядка 22,5 млрд рублей пойдет на поэтапное развитие дорог на различных территориях между областными столицами и городами (в 2019 году – 2,1 млрд. рублей; в 2020 году – 2,8 млрд. рублей; в 2021 году – 17,49 млрд. рублей).

На реконструкцию дорог и мостов в регионах направят более 12,5 млрд. рублей. На финансирование дорожной деятельности в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» – еще 5 млрд. рублей.

На развитие инфраструктуры дорожного хозяйства транспортного коридора «Европа – Западный Китай» направят 30,8 млрд. рублей. Из них: в 2019 году – 2 млрд. рублей; в 2020 году – 10,6 млрд. рублей; в 2021 году – 18,17 млрд. рублей.

Большой объем работ по ремонту и возведению дорожной инфраструктуры будет проведен в ближайшие три года, и средства на эти цели выделяются значительные. Важно, что наряду с такими крупными проектами, как транспортный коридор «Европа – Западный Китай», большое внимание уделяется реконструкции дорог внутри регионального значения. Разветвленная, качественная дорожная сеть между городами – это не только комфорт и безопасность для жителей, которые ими пользуются. Инфраструктура является важным фактором для экономических процессов. Удобная логистика позволяет оптимизировать расходы на передвижение товаров и услуг, нарастить их объемы, сократить сроки доставки и, тем самым, повысить прибыль предпринимателей, которые, в свою очередь, делают огромный вклад в укрепление и диверсификацию экономики страны. В этой связи, развитие и модернизация дорожной сети является несомненным государственным приоритетом [47].

Целевые группы клиентов

Придорожный сервис обеспечивают услугами несколько категорий клиентов.

1. Водители большегрузных автомобилей

Для гостиничного бизнеса в отличие от придорожной индустрии питания дальнбойщики не является целевой группой, несмотря на ее массовость. Большинство представителей этой профессии весьма ограничены в бюджете, выделяемом на поездку, поэтому они, как правило, ночуют в кабине своего автомобиля.

Некоторые дальнбойщики не готовы так жертвовать своим комфортом, однако и они отдают предпочтение самым бюджетным вариантам ночлега: снимают не целый номер, а наиболее доступное по цене спальное место в общей комнате. Такой формат размещения характерен скорее для хостела, чем для обычной гостиницы.

Впрочем, в обслуживании этой категории гостей есть и преимущество: дальнбойщики фактически живут в дороге, поэтому испытывают большую потребность в дополнительных бытовых услугах, таких как стирка, глажка белья, пользование душем. Если правильно организовать пространство на территории гостиницы, то за счет предоставления этих услуг можно существенно увеличить выручку. Кроме того, ночевать на трассах с дорогим грузом по-прежнему весьма рискованно, поэтому спрос на платную охраняемую стоянку также остается стабильно высоким.

2. Туристы

Чаще всего придорожным гостиницам удастся привлечь транзитных туристов, то есть тех путешественников, которые преодолели лишь часть запланированного маршрута и нуждаются в комфортном месте для сна. Такие гости, как правило, приезжают поздно вечером и уже рано утром снова отправляются в путь. Главными приоритетами для них являются уют и наличие удобств в номере, тихая и спокойная обстановка, а также возможность оставить машину в безопасном месте [45].

Сегменты придорожных гостиниц

Большинство придорожных гостиниц в нашей стране можно разделить на три основные категории:

Эконом-сегмент. Эконом-гостиницы на автотрассах чаще всего предлагают небольшие номера с удобствами на этаже. Наибольшим спросом такие отели пользуются у дальнбойщиков и командированных из небольших компаний с ограниченным бюджетом.

Средняя цена за двухместный номер здесь варьируется в пределах от 700 до 1500 рублей. Обычно эконом-гостиницы предоставляют посетителям возможность занять спальное место в общем номере. Стоимость такого размещения может составлять всего 300 – 350 рублей за ночь.

Средний ценовой сегмент. Гостиницы этого класса ориентированы в большей степени на туристов, которые ищут место для ночлега, чтобы на следующий день снова отправиться в путь, а также гостей, приезжающих на выходные. Комнаты в подобных отелях, как правило, оснащены всем необходимым: холодильником, телевизором и даже кондиционером. Удобства находятся в номерах. Довольно часто владельцы таких гостиниц совмещают их с более простыми эконом-отелями, располагая эти два объекта в отдельных корпусах или на разных этажах одного здания.

К среднему ценовому сегменту также можно отнести достаточно распространенный вариант небольшого «семейного» отеля, зачастую переделанного из обычного жилого дома. Номерной фонд таких объектов редко превышает пять комнат, да и их владельцы обычно делают основной упор на смежный бизнес, например, на кафе или розничную торговлю.

Стоимость двухместного номера в отелях данного класса составляет от 1800 до 3000 рублей за сутки.

Бизнес-сегмент. К отелям бизнес-класса, работающим на трассах, принято относить объекты, которые располагают просторными номерами, состоящими из нескольких комнат, широким спектром самых разнообразных дополнительных услуг и развлечений: от бани и бассейна до тенниса и

конюшен, а также большими облагороженными территориями с парковыми зонами.

За одни сутки в двухместном номере гости, скорее всего, заплатят не меньше 4000 – 5000 рублей. Обычно в эту сумму входят завтрак, пользование охраняемой стоянкой, а также приятные бонусы, зависящие от маркетинговой политики каждой конкретной гостиницы.

Секреты успеха придорожных гостиниц

Практически все успешные придорожные гостиницы объединяют несколько схожих параметров.

В первую очередь это, конечно же, удачное расположение, удобный заезд и вместительная охраняемая парковка. Для любого придорожного объекта именно эти факторы если не самые главные, то определенно одни из основных. Особенно если речь идет о выборе гостиницы для отдыха в пути всего на одну ночь. В таких случаях гости довольно редко ищут лучший вариант заранее, читая отзывы в интернете или опрашивая знакомых. Как правило, когда автомобилисты решают, что пришло время отдохнуть, они выбирают первый же отель, который им приглянется уже с трассы.

Именно поэтому особое значение имеют фасад здания гостиницы, уличные баннеры и наружная реклама. Задача владельцев — сделать все возможное, чтобы объект сразу бросался в глаза водителям и при этом выглядел весьма опрятно и привлекательно, вызывая желание в нем остановиться.

Еще одним критически важным для популярности придорожной гостиницы фактором является комплексность объектов. Водители намного охотнее останавливаются не в одиноко стоящих на пустыре зданиях, а в местах, где можно и вкусно поесть, и купить в дорогу все необходимое, и отремонтировать машину, если возникает такая необходимость.

В заключение следует затронуть такой актуальный вопрос, как экономическая привлекательность открытия придорожных гостиниц.

Инвестиции в полноценное строительство и запуск гостиницы на 15 номеров с удобствами в номере составят от 12 млн. руб. Сумма, безусловно, может сильно варьироваться в зависимости от множества факторов: месторасположения, наличия инфраструктуры, ее состояния. Сроки окупаемости такого объекта – примерно 4 – 5 лет. Таким образом, открытие придорожной гостиницы может стать весьма интересным с точки зрения вложений средств бизнесом [48].

2.3 РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИДОРОЖНОЙ СЕТИ

Открыть сеть придорожных гостиниц вдоль какого-то крупного тракта, например Московского. На Федеральной автомобильной дороге М5 «Урал», расположив гостиницы примерно через каждые 70 км.

Мотели на трассе М5

По этой автомагистрали переправляется очень большой поток машин, как, грузовых, так и легковых, ее общая протяженность около 2000 километров, при этом она проходит в условиях, как равнинных, так и горных и лесистых местностей, и имеет особо опасные участки дорог. А значит, и путешествия на автомобилях по трассе «Урал» не назовешь простыми и безопасными. Каждый водитель во время долгой поездки на дальние расстояния устает, теряет внимательность. Поэтому водителю необходимо место для остановки на отдых.

Передышка от утомительной поездки будет максимально эффективной, если она пройдет не в полевых условиях и не в салоне автомобиля, а в специально отведенных благоустроенных местах, например в придорожных сервисах на трассе М5, где можно принять горячий душ, отведать вкусной еды, отоспаться, а уж затем, так замечательно отдохнув, отправиться в дальнейший путь [56].

Огромный выбор мотелей располагается по трассе М-5, в интернете доступно 141 мотель, но нет ни одного упоминания мотелей по трассе М-5 от Екатеринбурга до Челябинска.

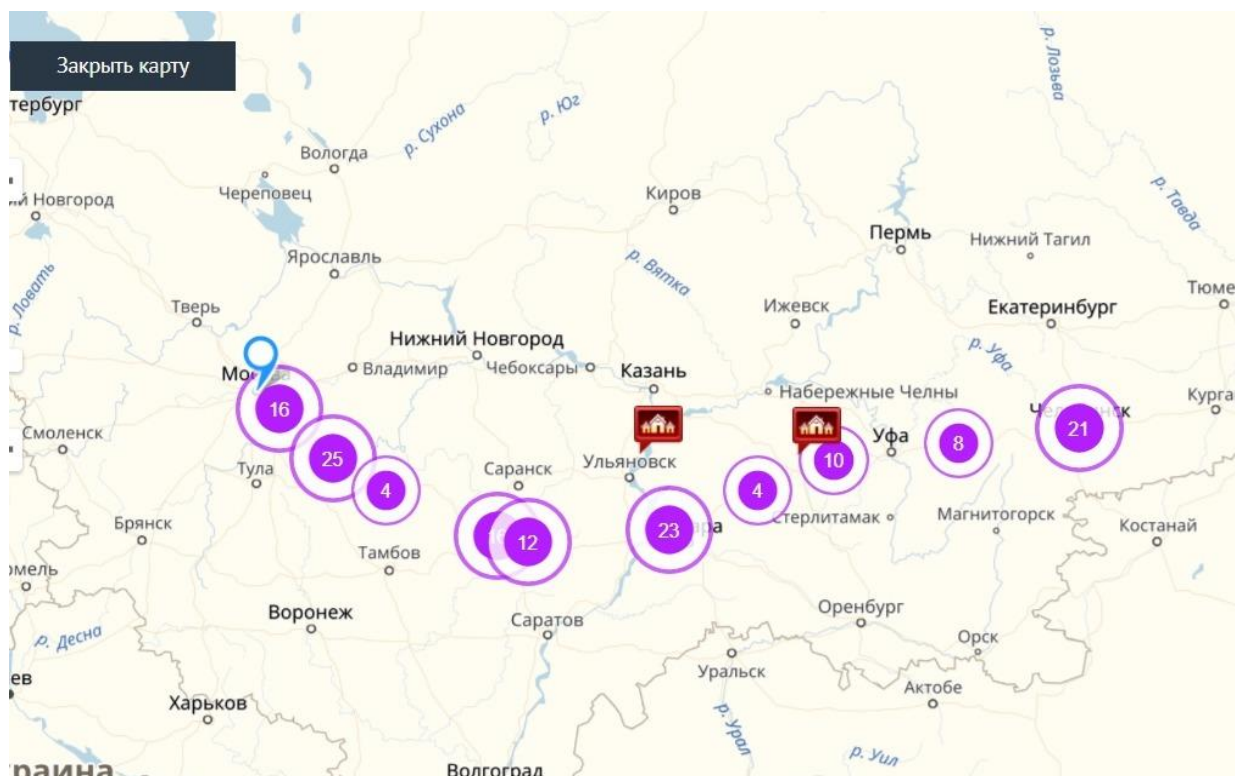


Рисунок 5 – Расположение мотелей на трассе М-5 [56]

Преимущества построения цепочек очевидны. Эта стратегия показала себя положительно и в российских условиях, при нестабильном рынке. (Загрузка отелей известных цепочек даже в после-кризисный период оставалась на 10-15% выше, чем других российских отелей.) Единая система бронирования позволяет вести клиентов по всему маршруту и максимально возможно повышать загрузку. Единая база данных дает возможность формировать удобные маршруты, осуществлять информационную поддержку персонала, обеспечивать высокое качество обслуживания.

Единый стратегический маркетинг, предусмотренный для определенного брэнда, позволяет существенно экономить средства на проведении самостоятельных глобальных исследований. Фактически нужен лишь оперативный маркетинг, позволяющий скорректировать общую стратегию в соответствии с национальными и региональными условиями.

Можно даже воспользоваться услугами известных консалтинговых компаний – так, например, поступила гостиница «Новотель», входящая во французскую систему «Ассог».

Немаловажна и информационная поддержка. Включение в известную гостиничную систему дает отелю возможность быть представленным во всех ее справочниках, каталогах, системах бронирования и на Интернет-сайтах.

Кроме того, входящий в цепочку отель приобретает огромные возможности расширения сервиса, опираясь на уже разработанные схемы и контакты, клиентские программы и их поддержку.

Решаются и такие важные вопросы как обучение персонала, повышение его квалификации, возможности обмена профессиональным опытом. Ценовая политика отелей, входящих в международные гостиничные системы, очень разнообразна и отличается высокой гибкостью. Размещение гостей по опубликованным тарифам допускается только в крайних случаях. Почти всегда клиенту предлагаются специальные цены: корпоративные, семейные, «государственные» тарифы, «сверх экономный» и «горячий» интернет-тариф, предложение «бизнес-класс», специальные цены для пожилых [41].

Характеристики объекта строительства

В мотеле будет 3 этажа, 20 номеров и на 1ом этаже будет располагаться небольшое кафе на 40 мест. На территории объекта придорожного сервиса будет располагаться парковка на 15 грузовых автомобилей размерностью 11х3 м.кв. и 35 легковых автомобилей размерностью 2,5х5,3 м.кв. [14].

Мотель в составе МФЗ должен соответствовать требованиям ГОСТ 33062 и [19, 20]. Техническое оборудование и оснащение мотеля должны соответствовать ГОСТ Р 51185. 12.5.3 Вместимость мотеля на участках автомобильных дорог устанавливают с учетом численности проезжающих автотуристов и ГОСТ Р (проект, первая редакция) 28 интенсивности движения ТС междугородных и международных перевозок. В основу расчета

должен быть положен принцип обеспечения участников дорожного движения обязательным отдыхом через 10 часов движения по автомобильной дороге с разрешенной максимальной скоростью, установленной [7], что соответствует максимальной продолжительности ежедневной работы (смены) водителей ТС [8].

Таблица 1 – Характеристики объектов

Показатель характеристики объекта	Значение показателя
Участок 1	
площадь участка, м.кв.	10 000
кадастровый номер	74:19:0105002:783
расположение	Челябинская область, р-н Сосновский
площадь гостиницы, м.кв.	1000
этажность	3
площадь парковки	1000
Участок 2	
площадь участка, м.кв.	10 000
кадастровый номер	74:09:0910006:164
расположение	Челябинская область, р-н Каслинский
площадь гостиницы, м.кв.	1000
этажность	3
площадь парковки, м.кв.	1000
Участок 3	
площадь участка, м.кв.	10 000
кадастровый номер	66:25:1405002:31
расположение	Свердловская область, Сысертский район, в 1 км севернее с. Кашино
площадь гостиницы, м.кв.	1000
этажность	3
площадь парковки, м.кв.	1000

Проектом предусмотрено 3 придорожных сервиса, которые будут располагаться вдоль магистральных дорог на трассе М-5 «Урал» Екатеринбург-Челябинск. На рисунках показано их точное местоположения.

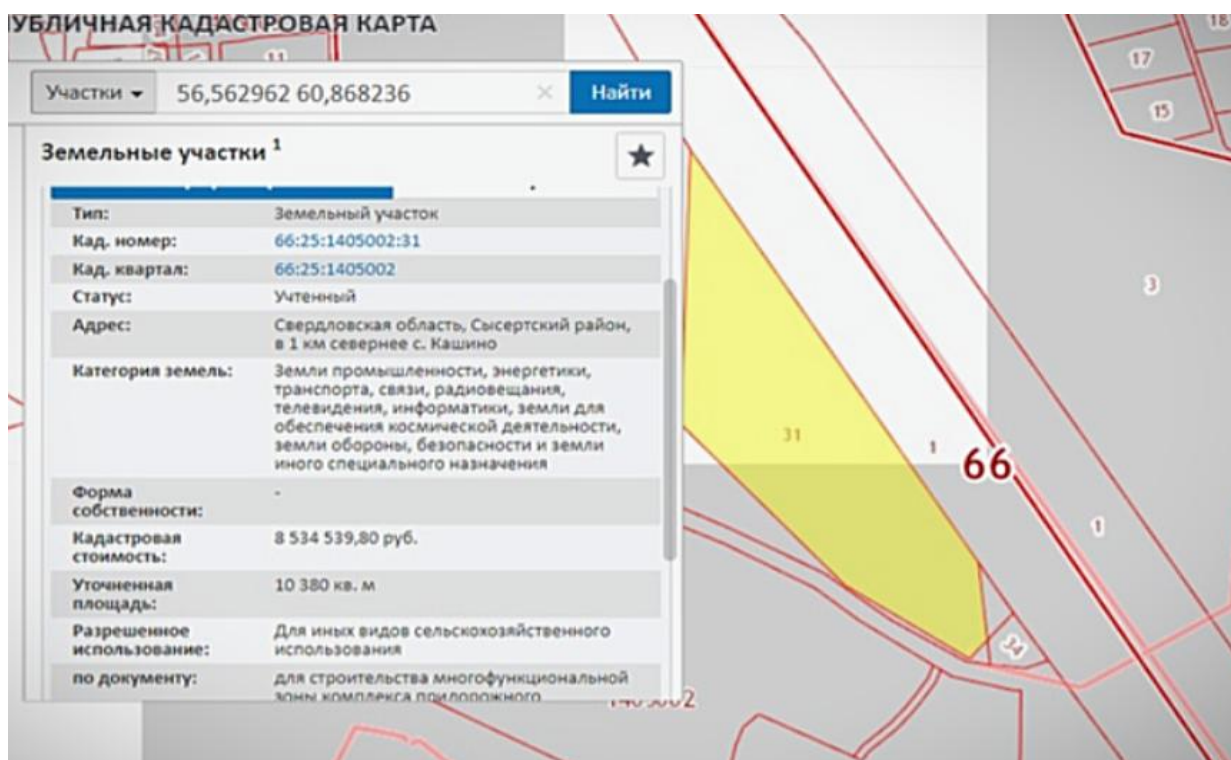


Рисунок 6 – Кадастровый земельный участок под строительство придорожного сервиса (Участок 1) [53]

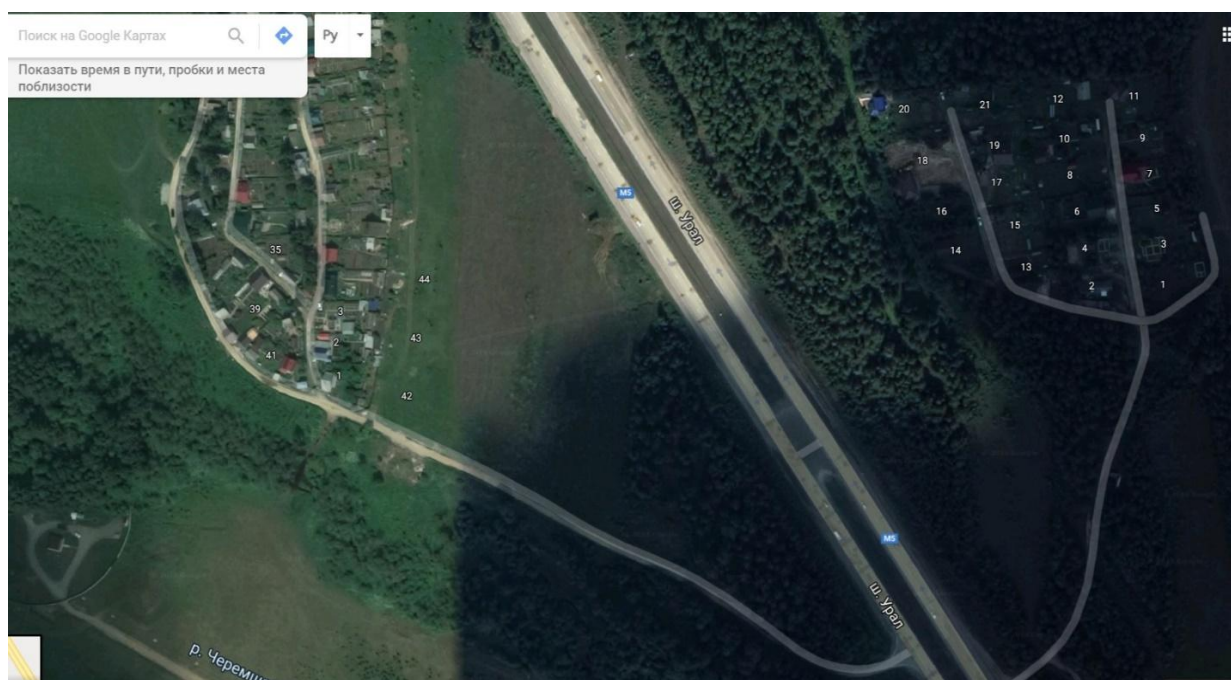


Рисунок 7 – Снимок со спутника земельный участок под строительство придорожного сервиса (Участок 1)

Находится примерно в 30 км от г. Екатеринбурга и в 1 км от с. Кашино. Сысертский район. Поблизости от многофункциональной зоны придорожного сервиса находится р. Черемшанка и лес.

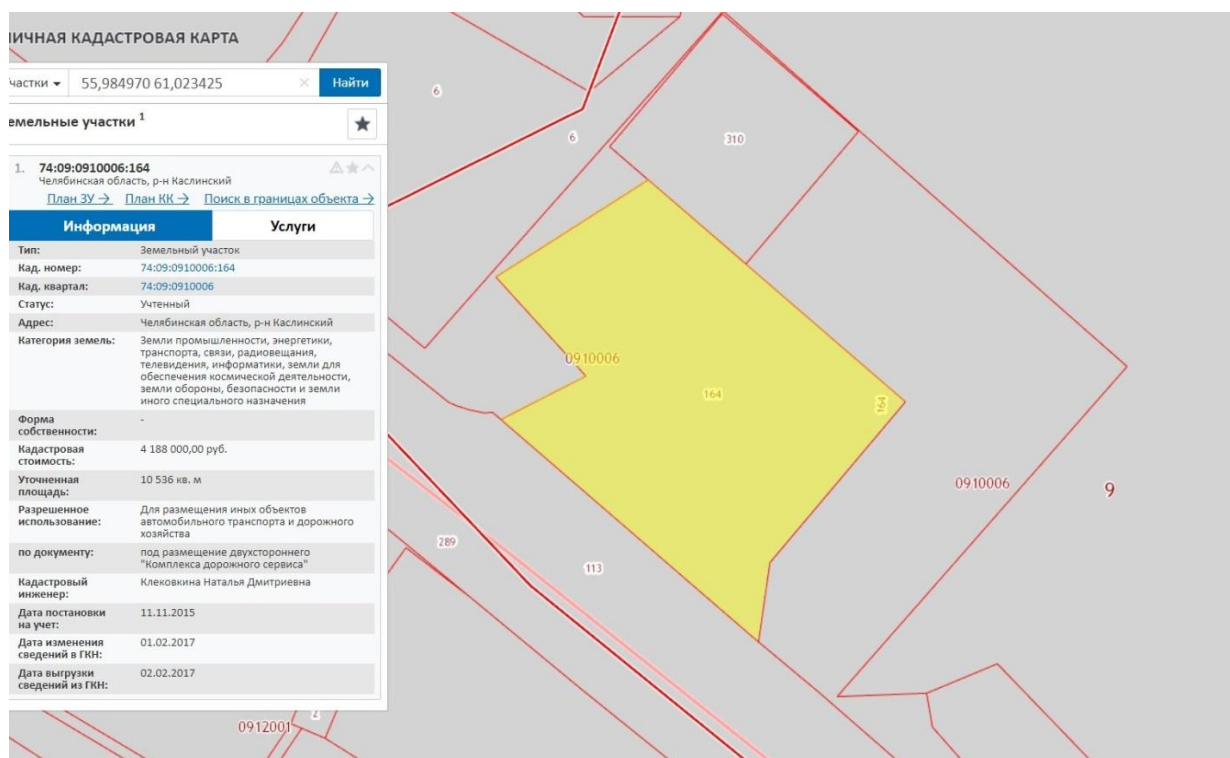


Рисунок 8 – Кадастровый земельный участок под строительство придорожного сервиса (Участок 2) [54]

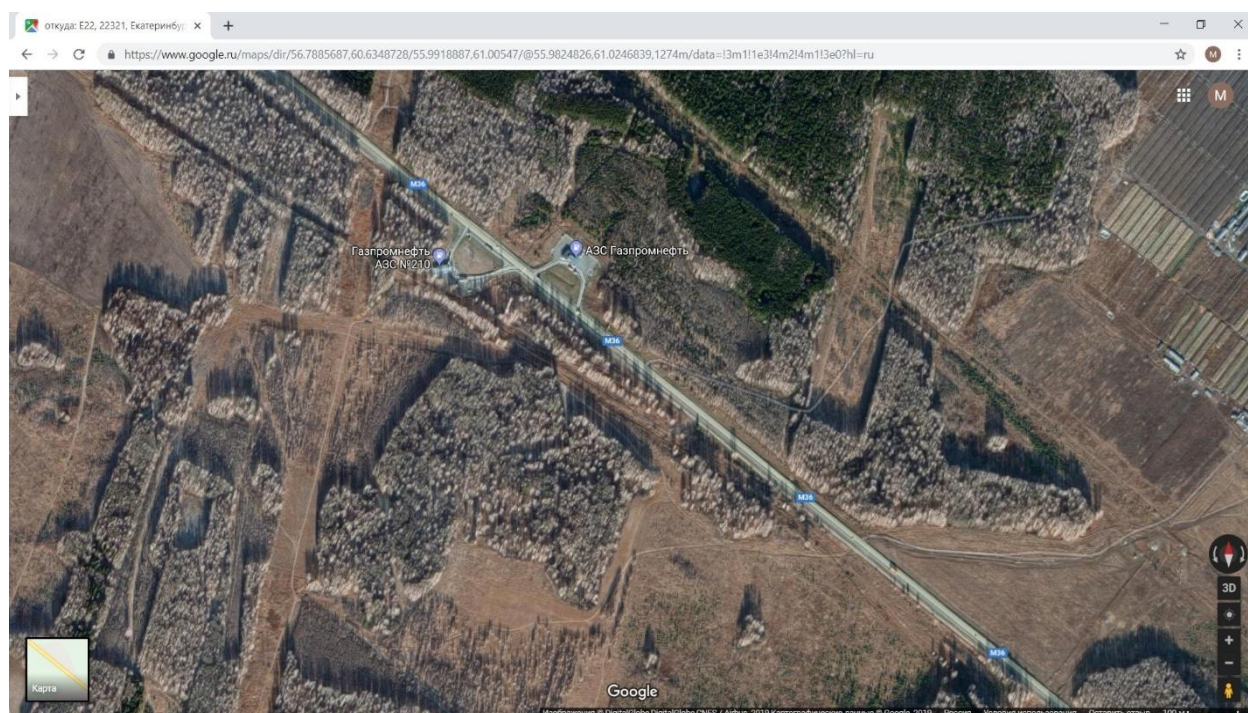


Рисунок 9 – Снимок со спутника земельный участок под строительство придорожного сервиса (Участок 2)

Данный участок расположен вблизи трассы м5, в Челябинской области недалеко от озера Малые Аллаки, в 100 км от Екатеринбурга.

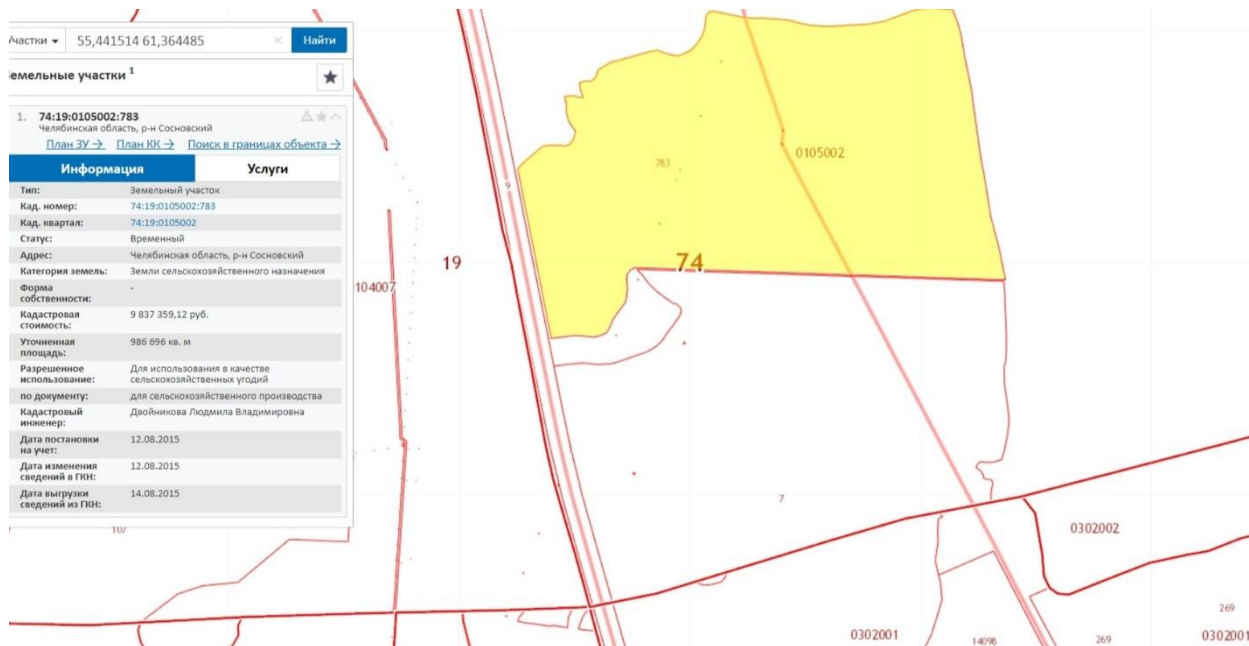


Рисунок 10 – Кадастровый земельный участок под строительство придорожного сервиса (Участок 3) [55]

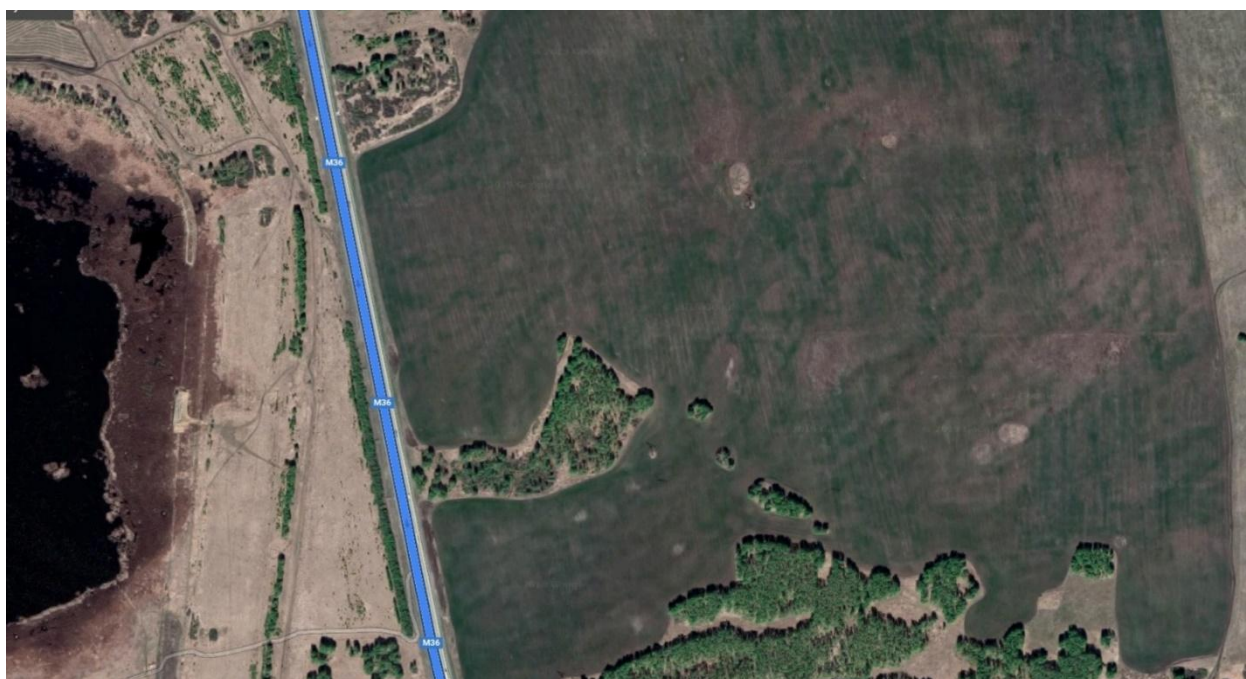


Рисунок 11 – Снимок со спутника земельный участок под строительство придорожного сервиса (Участок 3)

Назначение земельного участка необходимо перевести, потому что он предназначен для сельскохозяйственного производства. Земля находится в 170км от Екатеринбурга, немного выше озера Урефты.

2.4 ВЫРУЧКА ПО ОСНОВНОМУ ВИДУ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Получение прибыли будет осуществляться за счет сдачи в аренду площадей 3х Мотелей с кафе, а также за счет сдачи в аренду парковочных мест.

Средняя ставка аренды в городе Екатеринбурге составляет 800-1300 руб. за 1 кв. м арендуемой площади зданий. Нет данных, по сдаче площадей для гостиниц, поэтому возьмем в качестве примера торговую площадь рисунок 9 [57].

	Торговые площади Верх-Исетский бульвар, 13  Верх-Исетский район, ВИЗ Екатеринбург	108 м ²	131 220 ₽/мес. 1 215 ₽/м ²
 Показать контакты		 В избранное	
	Торговые площади Шейнкмана, 45   Площадь 1905 года, 10 мин Екатеринбург	92 м ²	110 400 ₽/мес. 1 200 ₽/м ²
 Показать контакты		 В избранное	
	Торговые площади Щербакова Чкаловский район, Уктус Екатеринбург	1578 м ²	1 578 000 ₽/... 1 000 ₽/м ²
 Показать контакты		 В избранное	

Рисунок 12 – Стоимость аренды площадей в Екатеринбурге [57]

При 100 % загрузке арендных площадей была учтена поправка на смену арендаторов в размере 3 %.

На территории гостиницы помимо строительства здания мотеля предполагается облагораживание территории и обширная площадь под

парковку для автомобилей. В качестве привлечения постояльцев, не планируется получать денежные средств за счет сдачи парковочных мест в аренду для легковых автомобилей.

Таблица 2 – Расчет доходности гостиниц через арендопригодные площади и арендные ставки, руб.

Наименование арендопригодной площади	Количество номеров	Площадь помещения, м ²	Площадь, м ²	Цена аренды, руб.	Доход от Аренды в месяц, руб.
1 гостиница			1 744		785 000
номера в аренду отелю	20	625,00	625	1 000	625 000
ресторан на 40 мест	1	160,00	160	1 000	160 000
парковочные места для большегрузов 11х3м	15	33,00	495	100	45 000
парковочные места для автомобилей 2,5х5,3м	35	13,25	464		0
2 гостиница			1 744		785 000
номера в аренду отелю	20	625,00	625	1 000	625 000
ресторан на 40 мест	1	160,00	160	160 000	160 000
парковочные места для большегрузов 11х3м	15	33,00	495	100	45 000
парковочные места для автомобилей 2,5х5,3м	35	13,25	464		0
3 гостиница			1 744		785 000
номера в аренду отелю	20	625,00	625	1 000	625 000
ресторан на 40 мест	1	160,00	160	160 000	160 000
парковочные места для большегрузов 11х3м	15	33,00	495	100	45 000
парковочные места для автомобилей 2,5х5,3м	35	13,25	464		0
Итого			5 231		2 355 000

Таблица 3 – Выручка по основному виду деятельности

Выручка по основному виду деятельности, руб.	
Потенциальный валовый доход по 3 отелям	
Арендная ставка для зданий, руб. за 1 кв.м в мес.	1 000
Полезная площадь, кв.м, в т.ч.:	2 355
номера в аренду отелю	1 875,0
ресторан на 40 мест	480
Загрузка, %	100
Выручка, руб. в мес.	2 355 000
Выручка, руб. в год	28 260 000
Действительный валовый доход по трем зданиям	
Поправка на смену арендаторов, %	3
Выручка, руб. в год	27 412 200
Выручка, руб. в мес.	2 284 350
Выручка по вспомогательному виду деятельности, руб., в т.ч.:	
1. Потенциальный валовый доход от сдачи в аренду парковочных мест	
Загрузка, %	100%
Выручка от сдачи в аренду парковочных мест, руб. в год.	1 620 000
Выручка по основной и вспомогательной деятельности на момент выхода на проектную мощность в ценах начала строительства, руб./год	29 032 200
Удельная выручка с 1 кв. м в год	12 328
Выручка, руб. в мес.	2 419 350
Выручка, руб. в мес. на 1 кв. м	1 027

Выручка по основному и вспомогательному виду деятельности составила 29 032 200 руб. в год.

Инфраструктура по трассе М5 «Урал» Екатеринбург-Челябинск. В Свердловской области кафе и отели расположены совсем рядом с Екатеринбургом, Дальше, в сторону Челябинска практически не встретить инфраструктурные объекты.

Расстояние и качество дорожного покрытия от Челябинска до Екатеринбурга. Трасса составляет всего 210 километров. Дорога проходит по территории и Челябинской, и Свердловской области. Качество покрытия достаточно сильно отличается. Со стороны Челябинска дорога с хорошим покрытием, двухполосная идет примерно до поворота на Большой Куяш. А вот дальше до поворота на Клеопино по одной полосе в каждую сторону. Это

около 40 километров. Качество покрытия неплохое, рядом уже готовится место для расширения трассы до двухполосной. После деревни Щербаковка начинается Свердловская область. Здесь уже по 2 полосы в каждую сторону. А вот качество покрытия оставляет желать лучшего. На трассе ведутся ремонтные работы, после которых дорожное покрытие значительно лучше.

Загруженность на дороге Челябинск – Екатеринбург средний. Движение транспорта весьма комфортное, пробок нет. За исключением ремонтных участков, но они небольшие.

3 РАЗРАБОТКА ГРУППЫ ПРОЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА

3.1 ФИНАНСОВЫЕ ЗАТРАТЫ НА РАЗРАБОТКУ ГРУППЫ ПРОЕКТОВ

В рамках магистерской диссертации рассмотрим строительство сети придорожных сервисов или «Мотелей» расположенных в 70 км друг от друга по трассе М-5 «Урал» Екатеринбурга-Челябинск возле автомагистрали. В гостинице есть небольшое кафе и каждый путник уставший или проголодавшийся может зайти и поесть вкусную еду, само собой раз это гостиница, то предусмотрены номера для гостей мотеля (посетители могут там отдохнуть, принять душ, выспаться и т. д.). Возле гостиницы расположена парковка. Рядом находится лесная зона. Также рядом с мотелем есть неоновая вывеска, чтобы ночью люди могли спокойно разглядеть гостиницу. Путники могут заправить свою машину на станции АЗС, дальнобойщики могут отдохнуть на платной парковке, если не будут снимать номер. Для постояльцев мотеля предусмотрена бесплатная парковка.

3.1.1 ПОЛУЧЕНИЕ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО ПЛАНА ЗЕМЕЛЬНОГО УЧАСТКА

Чтобы получить данные о характеристиках земельного участка и прочих данных нужно получить ГПЗУ.

Получателями муниципальной услуги являются физические лица (граждане Российской Федерации, иностранные граждане и лица без гражданства) и юридические лица, в том числе иностранные юридические лица, являющиеся правообладателями земельных участков, расположенных на территории муниципального образования «город Екатеринбург», планирующие осуществлять на принадлежащих им земельных участках новое строительство объектов капитального строительства или

реконструкцию существующих объектов капитального строительства, находящихся в их собственности.

Перечень документов, необходимых для предоставления муниципальной услуги, подлежащих представлению заявителем:

1. Заявление.
2. Документы, удостоверяющие личность заявителя.
3. Документ, подтверждающий полномочия представителя заявителя.
4. Документы, удостоверяющие (устанавливающие) права на земельный участок, если право на данный участок не зарегистрировано в Едином государственном реестре недвижимости.

Муниципальная услуга предоставляется бесплатно и составляет 1 месяц после подачи необходимых документов [44].

3.1.2 ПРОВЕДЕНИЕ ИНЖЕНЕРНЫХ ИЗЫСКАНИЙ ДЛЯ ПОДГОТОВКИ ПРОЕКТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ

Инженерные изыскания для строительства – работы, проводимые для комплексного изучения природных условий района, площадки, участка, трассы проектируемого строительства, местных строительных материалов и источников водоснабжения и получения необходимых и достаточных материалов для разработки экономически целесообразных и технически обоснованных решений при проектировании и строительстве объектов с учётом рационального использования и охраны окружающей среды, а также получения данных для составления прогноза изменений окружающей среды под воздействием строительства и эксплуатации предприятий, зданий и сооружений.

Инженерные изыскания являются одним из важнейших видов строительной деятельности, с них начинается любой процесс строительства и эксплуатации объектов. Комплексный подход, объединяющий различные

виды инженерных изысканий позволяет проводить разностороннее и своевременное обследование строительных площадок, зданий и сооружений.

Продолжительность проведения инженерных изысканий для подготовки проектной документации составляет 1,5 месяца. Для определения стоимости проведения ИИ необходимо знать площадь застройки и ставку в базовом уровне цен на проведение инженерных изысканий для подготовки проектной документации [34].

Таблица 4 – Проведение инженерных изысканий.

Показатели	Значение	Ед.изм.
3 Проведение инженерных изысканий для подготовки проектной документации	82140,66	руб.
Ставка в базовом уровне цен на проведение инженерных изысканий для подготовки проектной документации	98490	руб.
Площадь земельного участка, га	0,20	га
Общая стоимость этапа, тыс. руб., в базовом уровне цена на 01.01.2000	19 698,00	руб
Текущий индекс изменения сметной стоимости изыскательских работ	4,17	
ИТОГО в текущих ценах	82140,66	руб
НДС	20	%
ВСЕГО с НДС, руб.	98 568,79	руб.

3.1.3 РАЗРАБОТКА ЭСКИЗНОГО ПРОЕКТА.

Эскизное проектирование (стадия ПП) – это следующий этап за концептуальными проработками, когда уже выбрано направление застройки территории и необходимо сделать более детальные проработки архитектуры.

После принятия изменений в градостроительное законодательство, стадия «Эскиз» (стадия ПП) официально не существует, но может использоваться для работы с заказчиком. В этом этапе разработки проекта определяются основные направления проектирования, не разрабатываются, а просто описываются (в свободной форме) основные решения по конструкциям и инженерии, без разработки чертежей (к примеру, конструктив может описать архитектор, без привлечения конструктора).

Именно на стадии «ПП» заказчик может увидеть и оценить то, что он раньше представлял только в уме. В общих чертах определяется посадка и ориентация здания, основные подходы и подъезды к нему. Фасады не детализируются. Разрабатываются основные планировки. Весь этот материал согласовывается заказчиком для дальнейшей проработки.

На этой стадии легче всего внести изменения, добавить или от чего то отказаться, так как на стадии Проект, при согласованных в КГА фасадах, трудно будет к дому добавить например мансарду или пристройку – придется все пересогласовывать.

Состав эскизного проекта:

- пояснительная записка;
- технико-экономические показатели объекта;
- расчет тепло- и энергопотребления;
- привязка объекта к существующему участку (включая фотомонтаж, перспективу);
- ситуационный план М 1:1000 или 1:2000;
- генплан с привязкой к местности М 1:500;
- цветные фасады с высотными отметками;
- планы, основные разрезы (их как правило 2 шт.: продольный и поперечный, в отличие от стадии «Рабочий проект», где разрезов может быть столько, сколько потребуется);
- предложение оптимальных вариантов отопления, водоснабжения, канализации и иных инженерных сетей непосредственно для данного объекта;
- дополнительные разделы: звукоусиление, конференц-связь, автоматизация инженерных систем, видеонаблюдение, контроль и управление доступом, охранная сигнализация, пожаротушение, вертикальный транспорт и прочее [50].

Продолжительность данного этапа составляет 3 мес. Данный этап может проводиться параллельно с определением инженерных изысканий.

Таблица 5 – Разработка эскизного проекта

Наименование	Значение	Ед.изм.	Примечание
Общая площадь здания	1 000,00	кв. м	
Стоимость в базовом уровне цен 2000 г.	4 319 866	руб.	СБЦП 81-2001-03, СБЦП 2001-03, СБЦП 81-02-03-2001 Объекты жилищно-гражданского строительства. Справочник базовых цен на проектные работы для строительства, табл. 2
Районный коэффициент для проектных и изыскательских работ	1,08		
Индекс инфляции	4,09		Приложение 3 к письму Минстроя России от 05.03.2019 г. № 7581-ДВ/09 за I квартал 2019 г.
Эскизный проект	0,15		
ИТОГО в текущих ценах	2 862 257	руб.	

3.1.4 ПОЛУЧЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКИХ УСЛОВИЙ НА ИНЖЕНЕРНЫЕ СЕТИ

Срок получения ТУ составляет не более 1 месяца.

Таблица 4 – Получение ТУ на инженерные сети

Показатели	Ед.изм.	Значение
Получение технических условий (ТУ) на инженерные сети	руб	2 976 719
Стоимость подключения, к водоснабжению	руб.	1 432
Подключение (технологическое присоединение) к теплоснабжению	руб./Гкал/ч	692
Подключение (технологическое присоединение) к электроснабжению	руб./кВт	852,31

3.1.5 ПОДГОТОВКА И ГОСУДАРСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ

Расчет стоимости проектной документации (далее – стадия «П») определяется путем умножения полезной площади зданий на коэффициенты сборника «СБЦП 81-2001-03, СБЦП 2001-03, СБЦП 81-02-03-2001 Объекты жилищно-гражданского строительства. Продолжительность подготовки проектной документации составляет 6 мес.

Таблица 5 – Подготовка проектной документации

Показатели	Значение	Ед.изм.
Подготовка проектной документации – ст.48 Градостроительного кодекса РФ.	6560290,46	руб.
Продолжительность этапа	0	мес.
Исходные данные: количество мест в гостинице, «звездность гостиницы», есть ресторан (количество мест в ресторане)		
Количество мест в гостинице	20,00	мест
Количество мест в ресторане (если есть)	40,00	мест
Категория гостиницы	3	звезд

Размер платы за проведение государственной экспертизы и выдачу заключения о модификации проектной документации определяется по следующей формуле:

$$РПнж = С_{пд} \times П \times K_i + С_{иж} \times П \times K_i, \quad (1)$$

где $С_{пд}$ – стоимость изготовления проектной документации, представленной на государственную экспертизу, рассчитанная в ценах 2001 года на основании документов в области сметного

$С_{иж}$ – стоимость изготовления материалов инженерных изысканий, представленных на государственную экспертизу, рассчитанная в ценах 2001 года на основании документов в области сметного нормирования и ценообразования, рекомендованных Министерством регионального развития Российской Федерации (в рублях);

П – процент суммарной стоимости проектных и (или) изыскательских работ, представленных на государственную экспертизу, согласно приложению;

K_i – коэффициент, отражающий инфляционные процессы по сравнению с 1 января 2001 г. ... (составляет 5,29 на 2019 год).

$$РПнж = (5,91 + 1110,408) * 12,69 * 5,29 = 531,23 \text{ тыс. руб.}$$

Нормативный срок получения государственной экспертизы не превышает 2 месяцев.

3.1.6 РАЗРАБОТКА РАБОЧЕЙ ДОКУМЕНТАЦИИ. ПОЛУЧЕНИЕ РАЗРЕШЕНИЯ НА СТРОИТЕЛЬСТВО

Стадия «РД» нужна в первую очередь строителям, так как в ней наиболее полно и детально разрабатываются проектные решения, которые в Стадии «ПД» лишь обозначались. В отличие от «П», «РД» включает в себя чертежи узлов, аксонометрические схемы и профили инженерных сетей, спецификации и т. п. С другой стороны, на рабочей стадии документация лишается некоторых разделов, полнота которых была исчерпана на стадии проектной (например, ПОС, ООС, КЕО, ИТМ ГОиЧС и т. п.). Как и на Стадии «П», состав «РД» будет индивидуален для каждого проекта [49].

Таблица 6 – Разработка рабочей документации

Наименование	Значение	Ед.изм.	Примечание
Торговая площадь здания	785,00	кв. м	
Стоимость в базовом уровне цен 2000 г.	4 319 866,00	руб.	СБЦП 81-2001-03, СБЦП 2001-03, СБЦП 81-02-03-2001 Объекты жилищно-гражданского строительства. Справочник базовых цен на проектные работы для строительства, табл. 2
Районный коэффициент для проектных и изыскательских работ	1,08		
Индекс инфляции	4,09	%	Приложение 3 к письму Минстроя России от 05.03.2019 г. № 7581-ДВ/09 за I квартал 2019 г.
Проектирование стадии «РД»	0,60		Условно
ИТОГО в текущих ценах	11 449 027	руб.	

Получение разрешения на строительство выдается согласно статье 51 Градостроительного кодекса Российской Федерации. Продолжительность данного этапа составляет не более 0,5 месяцев (14 дней) и осуществляется бесплатно.

Таблица 7 – Расчет затрат на получение разрешительной документации

Финансовые ресурсы на разных стадиях реализации проекта	Начало этапа, № мес.	Продолжительность этапа, мес.	Конец этапа, № мес.	Суммарные затраты этапа, руб., без учета НДС	Примечание
Рекультивация земли				0	
Перевод земельного участка из одной категории в другую	0	2	2	150 000	
Получение градостроительного плана земельного участка (ГПЗУ)	2	1	3	0	Письмо Госстроя от 17.12.2012 N 3427-ВК/11/ГС «О предоставлении государственной услуги по выдаче градостроительного плана» [10]
Проведение инженерных изысканий для подготовки проектной документации	3	1,5	4,5	82 141	Приложение 3 к письму Минстроя России от 05.03.2019 г. № 7581-ДВ/09 за I квартал 2019 г. [13]
Разработка эскизного проекта	3	1	4	2 862 257	1. СБЦП 81-2001-03, СБЦП 2001-03, СБЦП 81-02-03-2001 Объекты жилищно-гражданского строительства. Справочник базовых цен на проектные работы для строительства [17] 2. Приложение 3 к письму Минстроя России от 05.03.2019 г. № 7581-ДВ/09 за I квартал 2019 г. [18]
Получение технических условий (ТУ) на инженерные сети	4	1	5	2 976 719	НГПСО 1-2009.66 Нормативы градостроительного проектирования Свердловской области [12]
Подготовка проектной документации	5	6	11	6 560 290	ст.48 Градостроительного кодекса РФ [9]
1	2	3	4	5	6

Продолжение таблицы 7

Государственная экспертиза проектной документации, результатов инженерных изысканий	11	3	14	531 228	Постановление Правительства РФ от 05.03.2007 N 145 (ред. от 22.10.2018) «О порядке организации и проведения государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий» [2]
Разработка рабочей документации	14	9	23	11 449 027	1. СБЦП 81-2001-03, СБЦП 2001-03, СБЦП 81-02-03-2001 Объекты жилищно-гражданского строительства. Справочник базовых цен на проектные работы для строительства [15] 2. Приложение 3 к письму Минстроя России от 05.03.2019 г. № 7581-ДВ/09 за I квартал 2019 г. [16]
Получение разрешения на строительство (реконструкцию)	23	0,5	23,5	0	ст.51 Градостроительного кодекса РФ [11]
ИТОГО стоимость проектно-изыскательских работ, руб.				24 611 662	руб

3.1.7 УКРУПНЕННЫЙ РАСЧЕТ ОБЪЕМОВ ИНВЕСТИЦИЙ

Для расчета стоимости необходимо представить смету на реализацию инфраструктурного проекта [29, 6].

Таблица 8 – Сводный Сметный расчет строительства 1 гостиницы [6].

Наименование объекта строительства	Обоснование НЦС-2015	Ед. изм.	Кол-во	Стоимость ед. изм по состоянию на 01.01.19 тыс.руб.	Всего тыс. руб.
Гостиница	НЦС-01-01-001-03	м2 общей площади	1000	28,11	28110000,00
Наружные инженерные сети					
Водоснабжение. Водопровод из стальных труб d=250 мм на глубине 2м в сухих грунтах	НЦС-14-5-1-13	км	0,10	3654,27	365427,00

Продолжение таблицы 8

Водоотведение. Канализация из п/этиленовых труб d=200 мм на глубине 2 м в сухих грунтах	НЦС-14-10-1-5	км	0,10	2022,00	202200,00
Энергоснабжение. Прокладка кабеля медного в траншее	НЦС-12-1-5-2	км	0,10	1118,17	111817,00
Элементы озеленения и благоустройства					
Озеленение	НЦС-17-1-6-1	100м2 территории озеленения	2,00	399,77	799540,00
Проезды и площадки	НЦС-16-2-4-2	100м2	10,00	149,27	1492700,00
ИТОГО стоимость инженерных сетей и благоустройства					2971684,00
ИТОГО стоимость придорожной гостиницы					31081684,00
Поправочный коэффициент перехода от базового района (Московская область) к уровню г. Екатеринбург	прил.17 к приказу МРР № 643			0,98	
Регионально- климатический коэффициент	п.59 прил. 1 к Метод. рекоменд. по применению НЦС			1,09	
СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА придорожной гостиницы с учетом поправок					33201454,85
Затраты на подключение сетям	расчет				5010,06
Срок строительства		мес		3,00	
Плата за землю (аренда за период строительства)	расчет				49802,18
ВСЕГО по состоянию на 01.01.2019					33251257,03
Дефлятор на начало реализации проекта по отношению к 2019г	по данным Минэконома			1,142	
Стоимость с учетом дефлятора					37979707,15
НДС		0,20		20,0%	7595941,43
ВСЕГО С НДС					45575648,58
Индекс-дефлятор с 01.01.2016 по 01.01.2017 = 103,7%	Письмо Минэкономразвития России от 3 октября 2018 г. № 28438-АТ/Д03и			1,037	
Индекс-дефлятор с 01.01.2017 по 01.01.2018 = 104,9%				1,049	
Индекс-дефлятор с 01.01.2018 по 01.01.2019 = 105,0%				1,050	

3.2 АНАЛИЗ ОПЕРАЦИОННЫХ РАСХОДОВ

При определении выручки рассматривались чистые арендные ставки, то оплата коммунальных услуг перекладывается на арендополучателя.

В штате 5 работников Директор, Главный инженер и 3 старших менеджера. Все остальные работники осуществляют деятельность по договору аутсорсинга и ответственны за них арендополучатели.

Таблица 9 – Затраты на управление и содержание

Показатель	Значение	Ед.изм.
а) при создании собственной управляющей компании	3369,60	тыс.руб./год
в том числе отчисления в соц.взносы	777,60	тыс.руб./год
из них условно постоянные	3369,60	тыс.руб./год
из них условно переменные	-	тыс.руб./год
Удельная величина затрат на управление на 1 м2 полезной площади в мес.	119,24	руб./мес./м2

Затраты на управление и содержание составили 3 369 600 руб в год.

Согласно Постановлению от 30 августа 2017 года № 77-ПК «Об утверждении нормативов накопления твердых коммунальных отходов на территории Свердловской области» были определены нормативные нормы накопления. Для комфортного пребывания постояльцев в гостинице была создана точка интернета.

The screenshot displays the Yota System website interface. At the top, there is a navigation bar with the Yota System logo and various service icons: 'Интернет для физических лиц' (Internet for physical persons), 'Интернет для юридических лиц' (Internet for legal entities), 'Усиление сигнала' (Signal amplification), 'Оборудование' (Equipment), 'Оплата' (Payment), 'О компании' (About the company), 'Контакты' (Contacts), and a shopping cart icon labeled 'Корзина 0 товаров' (Basket 0 items).

Below the navigation bar, the main heading reads 'Ваш скоростной и беспроводной интернет от YS Service' (Your high-speed and wireless internet from YS Service). Underneath, a section titled 'Компания предоставляет ряд преимуществ:' (The company provides a number of advantages:) lists several benefits:

- В наличии все необходимое фирменное оборудование для беспроводной сети (выбирать модель усилителя и роутера рационально после замеров мастера);
- Техническая поддержка;
- Положительные отзывы компании;
- Стабильность подачи сети;
- Высокая скорость (достаточная, чтобы обеспечить постоянным доступом к сети несколько устройств, из разных точек здания).

A note at the bottom states: 'Все эти преимущества компании позволят владельцам и администраторам бизнеса обеспечить сетевой доступ без ограничений для своих посетителей и персонала. Оставляйте заявку через сайт или свяжитесь с менеджерами для консультационной помощи.' (All these advantages of the company will allow business owners and administrators to ensure network access without restrictions for their visitors and staff. Leave a request through the website or contact the managers for consultation assistance.)

At the bottom of the screenshot, there is a table with three columns: 'Тариф' (Tariff), 'Скорость' (Speed), and 'Стоимость' (Cost).

Тариф	Скорость	Стоимость
Честный безлимит	до 100 Мбит/с.	1900 р.
Честный безлимит + IP	до 100 Мбит/с.	2200 р.

Рисунок 13 – Интернет компании ЙОТА [35]

Таблица 10 – Эксплуатационные расходы на оплату услуг внешних спец. организаций по договору

Показатель	Значение	Ед.изм.
Эксплуатационные расходы на оплату услуг внешних спец. организаций по договору	330,83	тыс.руб. в год
в том числе условно-постоянные	141,00	тыс.руб. в год
Дератизация, дезинсекция	72,60	тыс.руб. в год
Интернет	68,40	тыс.руб. в год
в том числе условно-переменные	189,83	тыс.руб. в год
Вывоз ТБО	187,92	тыс.руб. в год
Расходные материалы	1,92	тыс.руб. в год
Удельная величина эксплуатационных затрат на 1 м2 полезной площади в мес.	11,71	руб./мес./м2

Затраты составили 330 830 руб. в год.

Чтобы рассчитать размер ежегодных отчислений в фонды необходимо определить современную стоимость фонда на капитальный ремонт и на текущий ремонт. Современная стоимость фонда на капитальный и текущий ремонт в процентах от сметной стоимости строительства составляет 5% и 3% соответственно. Возьмем Ставку банковского процента вклада для формирования фонда на 6,5%, для текущего ремонта - 6%. Коэффициент приведения годового аннуитета находим по формуле:

$$k = \frac{(1 - (1 + i)^{(-n)})}{i}, \quad (2)$$

где i – ставка банковского процента вклада для формирования фонда на капитальный/текущий ремонт; n – периодичность капитального/ текущего ремонта.

Размер ежегодных отчислений в фонд на капремонт (R) будет равен отношению современной стоимости фонда на капремонт к коэффициенту приведения годового аннуитета.

Таблица 11 – Ежегодные взносы в фонды

Показатель		Значение	Ед.изм.
Ежегодные взносы в фонды			
- на капитальный ремонт		475113,02	руб. в год
- на текущий ремонт		464420,27	руб. в год
- на замену оборудования		0,00	руб. в год
	Итого:	939,53	тыс.руб. в год
Удельная годовых взносов в фонды на 1 м2 полезной площади в мес.		33,25	руб/мес./м2

Ежегодные взносы в фонды составили 939 530 руб. в год.

Ежегодная страховая премия составила 57 000 руб. в год.

Доля страховой недвижимости – 10 % от сметной стоимости мотелей.

На сегодняшний день законодательство Российской Федерации предусматривает 5 систем налогообложения:

- ОСН – общая система налогообложения;
- УСН – упрощенная система налогообложения;
- ПАТЕНТ – патентная система налогообложения;
- ЕНВД – вмененная система налогообложения или единый налог на вмененный доход;
- ЕСХН – единый сельскохозяйственный налог.

Для этого инфраструктурного проекта была выбрана упрощенная система налогообложения.

УСНО – один из специальных режимов для юрлиц и ИП, предусматривающий пониженную налоговую нагрузку и доступный для самостоятельного администрирования даже начинающим бизнесменам.

При этом налогоплательщик может выбрать один из двух вариантов расчета налогов, исходя из особенностей экономической деятельности:

1. УСН – «доходы» (уплачивается налог с полученных доходов в размере 6 %).
2. УСН – «доходы минус расходы» (из суммы полученных доходов вычитаются произведенные затраты, и с этой разницы рассчитывается налог в размере 15 %) [5].

УСН изначально ориентирована на представителей малого и среднего предпринимательства, поэтому использовать эту систему могут только субъекты, отвечающие определенным требованиям:

- численность персонала не должна превышать 100 чел.;
- годовой доход – не выше 150 млн. руб.;
- остаточная стоимость основных средств не больше 150 млн. руб.

Таблица 12 – Налоги

Показатель	Значение	Ед.изм.
Налоги	6298,98	тыс.руб/год
Налог на имущество	0,00	тыс.руб/год
налог на землю	3383,98	тыс.руб/год
НДС к уплате	0,00	тыс.руб/год
Налог на прибыль (или ЕНВД, или налог при УСНО)	2915,00	тыс.руб/год
Удельная сумма налоговой нагрузки на 1 м2 полезной площади в мес.	222,89	руб/м2.мес.

Сумма налогов составила 6 298 980 руб. в год.

3.3 ОЦЕНКА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОЕКТА

3.3.1 РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ

Рентабельность – обобщающий показатель деятельности предприятия, оценивающий качество работы предприятия, характеризующий эффективность производства, путем соизмерения доходов и расходов предприятия [27].

Таблица 14 – Рентабельность

Показатель	Значение	Ед.изм.
Выручка	29 032,20	тыс.руб/год
Операционные расходы, вкл налог на прибыль	10 995,92	тыс.руб/год
Рентабельность	62,13	%

Исходя из значения показателя рентабельности основной деятельности, различают следующие предприятия:

Низкорентабельное предприятие ($R = 1 - 5 \%$);

Среднерентабельное предприятие ($R = 5 - 20 \%$);

Высокорентабельное предприятие ($R = 20 - 30 \%$);

Сверхрентабельное предприятие (R больше 30%)

Таблица 15 – Ставка дисконтирования для собственного капитала

Вид и наименование риска	Категория риска	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<i>Систематический риск</i>											
Ухудшение общей экономической ситуации	динамичный			1							
Увеличение числа конкурирующих объектов	динамичный		1								
Изменение федерального или местного законодательства	динамичный				1						
Опережающий темп роста цен на потребляемые ресурсы	динамичный			1							
Изменение платежей за землю	динамичный	1									
<i>Несистематический риск</i>											
Несвоевременный пуск объекта в эксплуатацию	динамичный					1					
Природные и чрезвычайные антропогенные ситуации	статичный	1									
Ускоренный износ здания	статичный			1							
Неполучение арендных платежей	динамичный					1					
Криминогенные факторы	динамичный		1								
Финансовые проверки	динамичный				1						
Неэффективный менеджмент	динамичный				1						
Подбор персонала	динамичный			1							

Окончание таблицы 15

Работа персонала	динамичный			1							
Работа оборудования	динамичный	1									
Количество наблюдений		3	2	5	3	2	0	0	0	0	0
Взвешенный итог		3	4	15	12	10	0	0	0	0	0
Вес одного балла, %	1										
Сумма	44										
Количество факторов	15										
Средневзвешенное значение балла	2,93										
Величина поправки за риск (1 балл = 1%)	2,93%										

Таблица 16 – Расчет ставки дисконтирования кумулятивным способом и способом по Фишеру

Показатель	Значение	Ед. измер.
Безрисковая процентная ставка по облигациям федеральная займа	8,29	%
Срок окупаемости (примерный), лет	17	лет
Поправка за низкую ликвидность недвижимости	1,98	%
Поправка за риск вложения в недвижимость	2,93	%
Ставка дисконтирования (кумулятивный способ построения)	13,20	%
Ставка дисконтирования (по Фишеру)	13,61	%
Ставка дисконтирования, очищенная от инфляции, %	8,64	%

Ставка дисконтирования — это специальная процентная ставка для соизмерения текущей (сегодняшней) и будущей ценности денежных сумм. Данный метод позволяет сопоставить денежные суммы, полученные в разные моменты времени, приводя их к определенному моменту времени [26].

Ставка дисконтирования рассчитанная по Фишеру способом составила 13.2 % и учитывает ставку по облигациям федерального займа и риски осуществления девелоперских и инфраструктурных проектов.

3.3.2 ДИНАМИКА КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЙ

Таблица 17 – Динамика капиталовложений

Показатель	1 год	2 год	Ед.изм.
Капитальные вложения в номинальных ценах	26 175,73	22 297,85	Тыс.руб.
Текущая стоимость капитальных вложений, тыс. руб.	25 435,58	21 627,55	Тыс.руб.

Динамика капиталовложений показывает объем инвестиций, когда и в какие сроки реализуются вложения.

Динамика капиталовложений составляет 2 – 3 года.

3.3.3 ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОЕКТА

Экспресс-анализ позволяет решить задачу анализа и отбора инвестиций как при подготовке отдельного проекта, так и при формировании целой программы, состоящей из совокупности проектов. Важность отбора определяется альтернативностью вариантов проекта, либо самих проектов (при формировании программы, бизнес-плана), детальный анализ которых приводит к существенным затратам ресурсов и времени [54].

Таблица 18 – Экспресс-анализ эффективности проекта

Показатель	Значение	Ед. измер.
Ставка дисконтирования, очищ. от инфляции	8,637	%
Суммарные инвестиции в проект	161 578,61	тыс.руб.
Продолжительность строительства	3,00	лет
Дисконтный множитель инвест. периода	0,77994	
Чистая прибыль от реализации проекта в год	18 036,28	тыс.руб.
Прогнозный срок в годах	17	лет
Период выхода на проектную мощность	3	года
Дисконтный множитель периода выхода на проектную мощность	0,77994	

Продолжение таблицы 18

Текущая стоимость аннуитета доходов по проекту	310 625,29	тыс.руб.
Дисконтированная к началу проекта текущая стоимость аннуитета доходов по проекту	188 956,28	тыс.руб.
Чистая прибыль первого года ввода в эксплуатацию	4509,070213	тыс.руб.
Коэффициент роста дохода по проекту в период выхода на проектную мощность	0,587401052	
Текущая стоимость аннуитета доходов по проекту в периоде выхода на проектную мощность	19077,16502	тыс.руб.
Дисконтированная текущая стоимость аннуитета доходов по проекту в периоде выхода на проектную мощность	14879,08083	тыс.руб.
Чистый дисконтированный денежный поток к концу прогнозного срока	42256,76	тыс.руб.
Срок окупаемости	9,62	лет
Индекс доходности	1,26	
Внутренняя норма доходности	8	%

3.3.4 ДИНАМИКА ВЫРУЧКИ И РАСХОДОВ



Рисунок 14 – График выручки

График выручки составлен на 18 лет, первые 3 года выходим на проектную мощность. К 18 году существования проекта наша выручка составит 57 085 280 руб.



Рисунок 15 – Динамика расходов

Расходы – зеленый цвет, Выручка – красный цвет. К концу 18 года наши расходы составят 22 440 180 руб.

3.4 РАСЧЕТ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИНВЕСТИЦИЙ

3.4.1 РАСЧЕТ СТОИМОСТИ РЕВЕРСИИ

Реверсия – это возвращение капитала или имущества, которое его заменяет. То есть реверсия в нашем случае – это продажа объекта и возврат вложенных средств [52].

Таблица 19 – Стоимость реверсии в конце прогнозного периода

Показатель	Значение	Ед. измер.
Продолжительность прогнозного периода	17	лет
Чистая прибыль предпоследнего года прогнозного периода	32923,52	тыс.руб.
Чистая прибыль последнего года прогнозного периода	34645,10	тыс.руб.
Темп роста чистой прибыли	5,229010448	%
Номер первого постпрогнозного года	18	год
Чистая прибыль первого постпрогнозного года	36456,69224	тыс.руб.
Ставка дисконтирования	13,61%	%
Стоимость реверсии, рассчитанная по формуле Гордона, на конец прогнозного периода	435138,5655	тыс.руб.

Стоимость реверсии считается

$$\text{Ст Реверсии} = \text{ЧП} / (\text{NPV} - \text{Трост}) \quad (3).$$

3.4.2 РАСЧЕТ ИНТЕГРАЛЬНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ

Для расчета ЧДД применяют формулу:

$$\text{ЧДД} = \sum_{t=1}^n \frac{CF_t}{(1+r)^t} - IC, \text{ где} \quad (4)$$

- CF представляет собой денежный поток. Его следует рассчитывать как сумму инвестиций за каждый отрезок времени (зависит от длительности самого инвестиционного периода);
- IC обозначает капитал инвестора. Это значение всегда указывается со знаком «–».

Как правило, вкладчик не вносит всю сумму сразу, а выплачивает деньги по мере необходимости. В связи с этим эти вклады необходимо дисконтировать, учитывая интервал времени;

- r является ставкой дисконтирования. Данное значение позволяет рассчитать возможную суммарную сумму дохода на этот момент.

Узнав размер ЧДД, вы сможете оценить, насколько выгодным будет инвестирование в тот или иной проект.

Итак, если показатель ЧДД:

- отрицательный, то есть < 0 , то данная инвестиция является убыточной. С отрицательным показателем вкладчик не только не сможет пополнить свой бюджет дополнительными средствами, но и потеряет свои деньги;
- равен 0, то инвестиции не принесут ни дохода, ни убытка. Если говорить другими словами, то вложив собственные средства в программу с «нулевым» показателем ЧДД, вкладчик не получит даже наименьшего дохода, но и убытков он также не понесет;

– положительный, то есть >0 , то бизнес-идея принесет инвестору прибыль. Но если вам предлагают инвестировать несколько проектов, то необходимо рассчитать число ЧДД каждого из них и финансировать тот, который является наиболее прибыльным [51].

Таблица 20 – В модели 100% собственного капитала

Показатель	Значение	Ед. измер.
Чистый дисконтированный денежный поток накопленным эффектом к концу прогнозного срока	46245,65	тыс.руб
Срок окупаемости	12,56	лет
Индекс доходности	1,03	

Таблица 21 – В модели смешанного финансирования

Показатель	Значение	Ед. измер.
Чистый дисконтированный денежный поток накопленным эффектом к концу прогнозного срока	50169,47	тыс.руб
Срок окупаемости	12,40	лет
Индекс доходности	2,16	
Внутренняя норма доходности	1,60	%

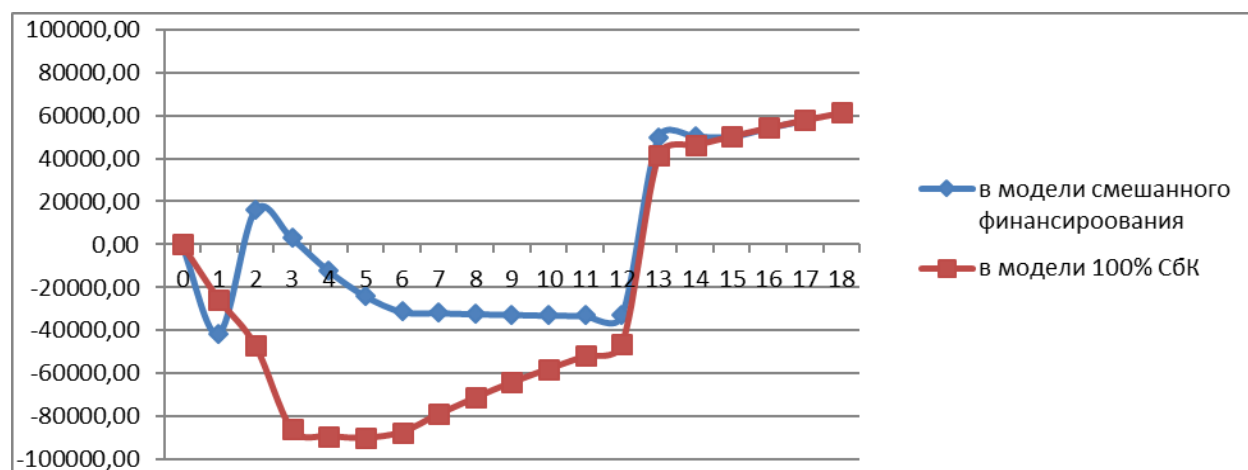


Рисунок 16 – График для сравнения моделей финансирования

График показывает, что выгоднее использовать модель смешанного финансирования [25].

Итоговая стоимость разработки группы проектов инфраструктуры придорожного сервиса составляет 161 578 608 руб.

График выручки составлен на 18 лет, первые 3 года выходим на проектную мощность. К 18 году существования проекта наша выручка составит 57 085 280 руб. К концу 18 года наши расходы составят 22 440 180 руб.

Выгоднее всего использовать модель смешанного финансирования (проектное финансирование). Срок окупаемости составит 12,4 года, что является нормой для придорожного сервиса.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Объектом исследования являлось развитие инфраструктуры придорожного сервиса вблизи магистральной дороги.

У нас в стране не так много хороших мотелей, в которых мог бы остановиться путник и отдохнуть после утомительной дороги с возможностью вкусно перекусить и не бояться за качество продуктов и сохранность здоровья.

Предполагалось построить 3 придорожного мотеля площадью 1000 кв. м. (каждый) вблизи магистральной дороги. В мотеле есть кафе на 40 мест площадью 160 кв. м. и 20 номеров в мотеле общей площадью 625 м. кв. Возле мотеля есть места для парковки легковых и грузовых машин.

Для изучения данного вопроса был детально изучен мировой опыт развития и классификация придорожного сервиса. Какие виды бывают, наиболее знаковые мотели зарубежья и Российская специфика.

Рассмотрели возможности развития придорожного сервиса вне населенных пунктов, изучили возможные трудности с подключением к коммуникация.

Было выбрано 3 кадастровых участка для строительства придорожного сервиса.

В третьей главе произведена оценка эффективности инвестиций девелоперского проекта. Оценка эффективности инвестиционных проектов является одним из наиболее важных этапов в процессе управления реальными инвестициями. От того, насколько качественно выполнена такая оценка, зависит правильность принятия окончательного решения.

Срок строительства составил 3 года. Исходя из графика финансирования стоимость строительства обойдется 161 578 608 руб.

В рамках данной работы, арендная ставка кафе и номеров составляет 1000 руб. за 1 кв. м арендуемых площадей зданий. Начиная с 13-го квартала

или начала 3 года, начинают поступать арендные платежи в размере 2 419 350 руб. в месяц.

Полный срок окупаемости вложенных денежных средств приходится на 13 год. В это время произведены все выплаты по кредиту и возвращены займы учредителям на строительство и погашение процентов по кредиту на момент инвестиционной стадии.

Показатель рентабельности мотелей высокий и составляет 62 %.

Ставка дисконтирования рассчитанная кумулятивным способом составила 13.61 % и учитывает ставку по облигациям федерального займа и риски осуществления девелоперских и инфраструктурных проектов. Стоимость реверсии, рассчитанная по формуле Гордона, на конец прогнозного периода 435 138 565 руб.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. ГОСТ Р «Дороги автомобильные общего пользования. Многофункциональные зоны дорожного сервиса. Требования к размещению и обустройству».
2. Государственная экспертиза проектной документации: Постановление Правительства РФ от 05.03.2007 N 145 (ред. от 22.10.2018) «О порядке организации и проведения государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий».
3. Дороги автомобильные общего пользования многофункциональные зоны дорожного сервиса Требования к размещению и обустройству ГОСТ Р 12 пункт.
4. МФЗ [ГОСТ 33062-2014, пункт 3.12].
5. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 N 117-ФЗ (ред. от 29.05.2019) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.06.2019) НК РФ Глава 26.2. УПРОЩЕННАЯ СИСТЕМА НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ (введена Федеральным [законом](#) от 24.07.2002 N 104-ФЗ) (дата обращения 03.05.19).
6. НЦС 81-02-01-2017 укрупненные нормативы цены строительства. Сборник п 01. жилые здания.
7. О правилах дорожного движения: Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090.
8. Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей. Приказ Минтранса России от 20 августа 2004 г. № 15.
9. Подготовка проектной документации: ст. 48 Градостроительного кодекса РФ.
10. Получение ГПЗУ Письмо Госстроя от 17.12.2012 N 3427-ВК/11/ГС «О предоставлении государственной услуги по выдаче градостроительного плана».

11. Получение разрешения на строительство ст. 51 Градостроительного кодекса РФ.
12. Получение ТУ на инженерные сети НГПСО 1-2009.66 Нормативы градостроительного проектирования Свердловской области.
13. Проведение инженерных изысканий для подготовки проектной документации: Приложение 3 к письму Минстроя России от 05.03.2019 г. № 7581-ДВ/09 за I квартал 2019 г.
14. Размерность парковочного места. СП 113.13330.2012 СНиП 21-02-99.
15. Разработка рабочей документации: СБЦП 81-2001-03, СБЦП 2001-03, СБЦП 81-02-03-2001 Объекты жилищно-гражданского строительства. Справочник базовых цен на проектные работы для строительства.
16. Разработка рабочей документации: СБЦП 81-2001-03, СБЦП 2001-03, СБЦП 81-02-03-2001 Объекты жилищно-гражданского строительства. Справочник базовых цен на проектные работы для строительства.
17. Разработка эскизного проекта СБЦП 81-2001-03, СБЦП 2001-03, СБЦП 81-02-03-2001 Объекты жилищно-гражданского строительства. Справочник базовых цен на проектные работы для строительства 2. Приложение 3 к письму Минстроя России от 05.03.2019 г. № 7581-ДВ/09 за I квартал 2019 г.
18. Разработка эскизного проекта: СБЦП 81-2001-03, СБЦП 2001-03, СБЦП 81-02-03-2001 Объекты жилищно-гражданского строительства. Справочник базовых цен на проектные работы для строительства.
19. Свод правил. Здания гостиниц. Правила проектирования СП 257.1325800.2016.
20. Свод правил. Общественные здания и сооружения. Актуализированная редакция СНиП 31-06-2009 СП 118.13330.2012.

21. Амброз С. Эйзенхауэр. Солдат и президент / С. Э. Амброз. – пер. с англ. – М. : Изд-во «Книга, лтд.», 1993. – 560 с.
22. Амосова Д. В. Придорожный сервис России и мировой опыт / Д. В. Амосова, М.И. Шаров // Современные технологии и научно-технический процесс. – 2014. – Т. 1. С. 38-46.
23. Газета «Коммерсантъ» № 203 от 03.11.2018, стр. 3 Требования к придорожным МФЗ.
24. Гайдукевич Л. М. Развитие международного туризма в странах Центральной и Восточной Европы / Л. М. Гайдукевич. – Минск : БГЭУ, 2007. – 182 с.
25. Ларионова В. А. Управление инвестиционной привлекательностью девелоперских проектов / В. А. Ларионова, А. М. Платонов, Н. М. Караваева ; под общей редакции доктора экономических наук А. М. Платонова ; научный редактор Т. Ю. Быстрова. – Министерство образования и науки Российской Федерации, Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина. – Екатеринбург : Издательство Уральского университета, 2017. – 200 с.
26. Менеджмент промышленного бизнеса : учебное пособие для студентов вуза, обучающихся по направлению подготовки 38.03.02 – Менеджмент / С. А. Сироткин, Н. Р. Кельчевская, И. С. Пелымская, Г. В. Исмагилова, И. М. Черненко ; под общ. ред. Н. Р. Кельчевской. – Урал. федер. ун-т им. первого Президента России Б. Н. Ельцина. – Екатеринбург : Изд-во Урал. ун-та, 2017. – 160 с.
27. Румянцева А. В. Экономика предприятия / А. В. Румянцева, Л. М. Теслюк, Л. Л. Абржина ; научный редактор Н. М. Третьякова. – Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина, Институт «Высшая школа экономики и менеджмента», Департамент НОЦ «ИНЖЭК», Кафедра экономики природопользования. – Екатеринбург, 2016. – 198 с.

28. Савченко Н. Л. Управление финансовыми ресурсами предприятия / Н. Л. Савченко. – Екатеринбург : Издательство Уральского университета, 2019. – 164 с.
29. Ценообразование и сметное нормирование в строительстве / М. А. Королева. – 2-е изд., доп. и перераб. – Екатеринбург : Изд-во Урал. Ун-та, 2014. – 263 с.
30. 5 систем налогообложения. <http://nalog-spravka.ru/sistemy-nalogooblozheniya.html> (дата обращения: 03.05.19).
31. Айова 80 https://en.wikipedia.org/wiki/Iowa_80 (дата обращения: 26.01.19).
32. Айова 80 https://pikabu.ru/story/iowa_80_5017179 (дата обращения: 26.01.19).
33. Дороги в США <https://paraxod.com/dorogi-v-sha/> (дата обращения: 27.01.19).
34. Изыскательские работы https://gazovik-proekt.ru/cat/izyskatelskie_raboty/ (дата обращения: 20.03.2019).
35. Йота интернет <https://www.yota-system.ru/uridicheskim-licam/internet-dlya-gostinits-i-otelej/> (дата обращения: 26.04.19).
36. Коттеджный лагерь Аскинса <http://www.travel.ru/news/2000/12/18/10862.html> (дата обращения: 29.01.19).
37. Медицина катастроф <https://www.med2000.ru/cito/katastrofa.htm> (дата обращения: 20.03.2019).
38. Мотели в России: <https://www.frontdesk.ru/article/motel-v-rossii-bolshe-chem-motel> (дата обращения: 26.01.19).
39. Мотели США https://www.booking.com/motels/country/us.ru.html?aid=318615;label=New_Russian_RU_RU_21442772545-0Q4ABzPu5XjhigvfyfURXAS84633636625:pl:ta:p1:p2:ac:ap1t1:neg;ws=&gclid=Cj0KCQjwkIzlBRDzARIsABgXqV9aUihcsxOC3NX8Vv3ZJb450tBGImuYnFrFOJPk9tc6WSg2zUaabKIaAnGvEALw_wcB (дата обращения: 26.01.19).

40. Мотель <http://hotelpedia.ru/likbez-terms/motel.html> (дата обращения: 29.01.19)
41. О турбизнесе <http://www.oturbiznese.ru/18.html> (дата обращения: 18.01.19).
42. Обеспечение сжиженным природным газом <http://tesiaes.ru/?p=7775> (дата обращения: 20.03.2019).
43. Подведение сетей к участку вне населенного пункта <https://ekb.cian.ru/stati-kopajte-glubzhe-pered-tem-kak-pokupat-uchastok-216745/> (дата обращения: 20.03.2019).
44. Получение ГПЗУ <https://услуги.екатеринбург.рф/municipal?sub2=216>
45. Потребители гостиничных услуг https://studopedia.su/10_53710_potrebiteli-gostinichnih-uslug.html (дата обращения: 29.01.19).
46. Про отели <http://prohotel.ru/news-18869/0/> (дата обращения: 17.01.19)
47. Про развитие дорожной сети. <https://amurmedia.ru/news/800077/> (дата обращения: 20.03.2019).
48. Про рестораны России http://restoranoff.ru/trends/conjuncture/Pridorojniee_gostinicie__osobennosti_formata/ (дата обращения: 17.01.19).
49. Разработка рабочей документации http://urbantek.ru/proekt/sostav_dokumentacii/ (дата обращения: 20.03.2019).
50. Разработка эскизного проекта <http://www.piterdevelopment.ru/services/arhitech/askiz/> (дата обращения: 25.04.19).
51. Расчет ЧДД <https://vesbiz.ru/finansy/chistyj-diskontirovannyj-dohod.html>
52. Реверсия определение <https://utmagazine.ru/posts/7952-reversiya> (дата обращения: 20.03.2019).

53. Росреестр

<https://pkk5.rosreestr.ru/#x=6775878.976738385&y=7671266.148605339&z=18&text=56%2C562719%2060%2C868349&type=1&app=search&opened=1> (дата обращения: 03.05.19).

54. Росреестр

<https://pkk5.rosreestr.ru/#x=6793015.707798099&y=7555388.261430431&z=18&text=55%2C984970%2061%2C023425&type=1&app=search&opened=1> (дата обращения: 03.05.19).

55. Росреестр

<https://pkk5.rosreestr.ru/#x=6832018.759516513&y=7448495.886120411&z=16&text=55%2C443111%2061%2C369827&type=1&app=search&opened=1> (дата обращения: 03.05.19)

56. Справочник moteley по России <https://www.motels.ru/m5-ural.html> (дата обращения: 18.01.19).

57. Стоимость аренды площадей

<https://ekaterinburg.n1.ru/snyat/kommercheskaya/type-torgovye-ploschadi/> (дата обращения: 20.03.2019).

58. Такстоп PILOT https://en.wikipedia.org/wiki/Pilot_Flying_J (дата обращения: 29.01.19).

59. Транспортный коридор трассы М5

<https://iglvести.rbsmi.ru/articles/novosti-rayona/trassa-m5-budet-bolee-bezopasna/> (дата обращения: 20.04.2019).

60. Что такое truckstop

https://ru.wikipedia.org/wiki/TravelCenters_of_America (дата обращения: 26.01.19).