

О.В. Гриванова<sup>1</sup>

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса  
Владивосток. Россия

С.В. Старков<sup>2</sup>

Дальневосточный федеральный университет  
Владивосток. Россия

## Ключевые проблемы автомобильного транспорта в Приморском крае

Рассматриваются проблемы автомобилизации в Приморском крае: обеспечение безопасности перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом, снижение аварийности и экологизация автотранспортной отрасли.

**Ключевые слова и словосочетания:** автомобильный транспорт, Приморский край, снижение аварийности.

O.V. Grivanova

Vladivostok State University of Economics and Service  
Vladivostok. Russia

S.V. Starkov

Far Eastern Federal University  
Vladivostok. Russia

## Key issues of road transport in the Primorsky Territory

The problems of motorization are examined in the Primorsky Territory providing of safety of transportations of loads and passengers by a motor transport, decline of accident rate and ecologization of motor transport industry.

**Keywords:** motor transport, Primorsky Territory, decline of accident rate.

Эффективное развитие экономики Приморского края невозможно без развитой транспортной инфраструктуры. По данным аналитического агентства «Автостат», в российском автопарке на 1 января 2016 года насчитывался почти 41 млн легковых автомобилей. При этом Приморский край находится на втором месте по числу автомобилей на душу населения. Первые две строчки рейтинга занимают дальневосточные регионы. Больше всего машин у жителей Камчатского края: там каждая тысяча жителей владеет в среднем 472 автомобилями. 437 автомобилей у каждой

<sup>1</sup> Гриванова Ольга Владимировна – канд. техн. наук, доцент, зав. кафедрой транспортных процессов и технологий; e-mail: olga.grivanova@vvsu.ru.

<sup>2</sup> Старков Сергей Владимирович – канд. техн. наук, доцент кафедры транспортных машин и транспортно-технологических процессов; e-mail: ssvimapt@mail.ru.

тысячи приморцев. Третью строчку рейтинга занимает Московская область – 347 машин на тысячу жителей. Такое огромное количество автомобилей в нашем регионе порождает проблемы, связанные как с недостаточной развитой транспортной инфраструктурой, так и с социальной и экологической направленностью.

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной системы страны. От уровня транспортно-эксплуатационного состояния и развития сети автомобильных дорог, обеспечивающих связь между регионами и населенными пунктами Российской Федерации и, в частности, Приморского края, а также с дорожной сетью сопредельных государств, во многом зависят решение задач достижения устойчивого экономического роста страны, улучшение условий предпринимательской деятельности и повышение качества жизни населения, проведение структурных реформ, укрепление национальной безопасности государства и интеграции транспортной системы России в международную транспортную систему [4, 5].

На сегодняшний день в Приморском крае всего зарегистрировано 468 транспортных компаний, из них:

- перевозчиков – 290;
- прямых грузовладельцев – 30;
- транспортно-экспедиторских компаний и диспетчеров — 107;
- суммарно подвижного состава — 238 единиц [4, 5].

Более 68% всех грузов и 85% всех пассажиров по территории внутри края перевозятся автомобильным транспортом. Ежегодно автотранспортом перевозится более 100 млн человек и 76 млн тонн грузов.

За 2014 год предприятиями автомобильного транспорта Приморского края перечислено всего налоговых платежей в бюджет РФ – 183 389 тыс. руб.

Динамично развиваются и международные автомобильные перевозки с Китайской Народной Республикой через 5 постоянно действующих на государственной границе сухопутных автомобильных переходов. Ежегодно границу в обоих направлениях пересекают более 100 тысяч автомобилей и одного миллиона туристов из Приморья, Хабаровска, Сахалина и других регионов. Благодаря проводимой администрацией края политике по защите государственных интересов России удается сохранять приоритет российских международных автоперевозчиков: более 2/3 всех грузов и пассажиров в международном сообщении перевозят российские автомобилисты.

В 2016 году по сравнению с прошлым годом увеличился пассажиропоток между Приморским краем и КНР. Транспортное обслуживание было достигнуто благодаря своевременному расширению регулярного движения автобусов на международных маршрутах «Пограничный–Суйфэньхэ» и «Полтавка–Дуннин». Открыт регулярный международный автобусный маршрут «Камень Рыболов–Мишань» и 10 междугородных автобусных пассажирских маршрутов.

За текущий год произошло увеличение перевозки пассажиров автомобильным транспортом на 2,1% по сравнению с 2014 год за счет введения новых автобусных маршрутов, по грузам – на 3,4%. Идет обновление подвижного состава автотранспортными предприятиями. Так, за истекший период было приобретено 370 единиц

автомобильной техники. В числе динамично развивающихся автотранспортных предприятий: ООО «АТП Приморье», ООО «Ространс», ООО «РостекДВ транс», ОАО «Приморавтотранс». Автотранспортные предприятия ООО «Владивостокстройтранс», ООО «Тримас», в последние годы активно реконструируют собственные производственные базы. Идет реконструкция международного автовокзала в поселке Пограничный. По сравнению с 2014 годом обеспечен рост объема межрегиональных контейнерных перевозок грузов на 14%. Налоговые поступления во все уровни бюджетов выросли по сравнению с 2014 г. на 6% [1].

Вместе с тем существует целый ряд вопросов, от решения которых во многом зависит дальнейшее развитие автомобильной отрасли Приморья.

Одним из важнейших является обеспечение безопасности перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом. На фоне высокого темпа роста количества автомобильного транспорта на дорогах края, повышения объемов перевозок грузов и пассажиров, внимание обеспечению безопасности дорожного движения уделяется явно недостаточное. Если в 2012 году было зарегистрировано незначительное снижение основных показателей аварийности, то в период 2013–2014 гг. обстановка резко обострилась. Возросла аварийность по вине как водителей транспортных средств, так и пешеходов. Увеличилось количество ДТП, в которых погибли или получили ранения юные участники дорожного движения.

Решение проблемы транспортно-дорожной безопасности должно рассматриваться как общенациональный приоритет. Первоочередной задачей является также создание единой комплексной системы управления дорожно-транспортной безопасностью в рыночных условиях хозяйствования с формированием действенного механизма координации деятельности в данной сфере федеральных органов исполнительной власти, субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений. Для реализации целевых программ по обеспечению дорожно-транспортной безопасности надо обеспечить государственное финансирование, а также привлечение средств страховых организаций и общественных фондов [9].

Для решения вопроса снижения аварийности на территории Приморского края создана краевая комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения. Основными задачами комиссии является координация деятельности государственных органов управления края, городских и районных комиссий; организация, разработка и выполнение краевых программ и мероприятий по предупреждению аварийности на автомобильном транспорте.

Вторая проблема состоит в том, что автотранспорт сохраняет ведущую роль среди других видов транспорта в загрязнении окружающей среды. Особую экологическую проблему представляют отходы автотранспортного комплекса. В условиях слабой организации сбора и утилизации брошенных и разукомплектованных автомобилей (в первую очередь, личного транспорта) возникает серьезная проблема загрязнения территорий городов края, почв и водных объектов отходами автотранспорта. В 2013–2014 гг. в крае проводилась определенная работа по снижению негативного воздействия автотранспортного комплекса на окружающую

среду: введены новые станции инструментального контроля, осуществляющие проверку технического состояния автомобилей.

Автотранспорт приводит к образованию твердых отходов, загрязнению воздуха и почвы, захламлению больших территорий, вибрации, электромагнитным излучениям, отчуждению земель под строительство объектов транспортной инфраструктуры и хранению автотранспортных средств, соответствующим ландшафтными изменениям, загрязнению природных сред, связанному с авариями при транспортировке опасных грузов, и т.д. [9].

Известно, что ежегодный экологический ущерб от функционирования всех видов транспорта России только по таким видам негативного воздействия, как загрязнение воздуха, шум и влияние на климат, составляет около 170 млрд рублей. По экспертным оценкам выбросы вредных веществ автотранспортом к 2016 г. превысят уровень 2000 г. на 75% [2, 3].

Особенность автомобильного парка Приморского края и всего Дальнего Востока – это возрастная структура, автомобильный парк в основном очень старый (см).

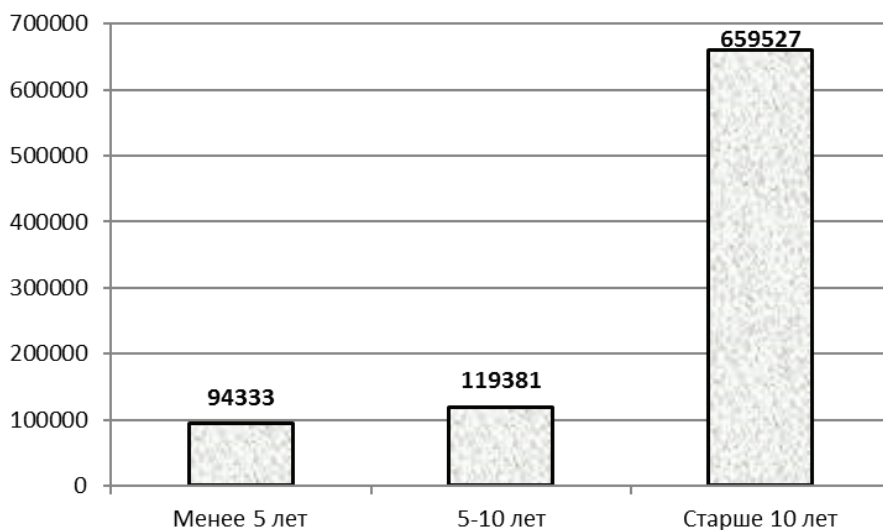


Рисунок. Возрастная структура автопарка Приморского края в 2014 г., шт.

В ближайшие 5–8 лет предстоит осуществить ряд первоочередных мер технического, технологического и организационного характера, направленных на повышение экологической безопасности автотранспорта и совершенствование систем его экологического контроля. Прежде всего, надо создать соответствующую правовую основу. Необходимо стимулировать создание безопасных, экологически чистых и экономичных автомобилей. Для этого надо задействовать все возможности сертификации, стандартизации, другие системы установления и контроля требований к автомобилям. Одновременно необходимы экономические механизмы продвижения новых моделей на рынок, создание платежеспособного спроса на них.

Существуют определенные сложности при организации краевого и городского автобусного сообщения. Для улучшения качества обслуживания пассажиров авто-

мобильным транспортом в Приморском крае и привлечения на рынок автобусных перевозок добросовестных перевозчиков, а также стимулирования перевозчиков к обновлению подвижного состава (в среднем износ автобусов по краю составляет 83%) со стороны департамента транспорта Приморского края приняты меры по организации конкурса на осуществление пассажирских перевозок в междугородном сообщении. Сформулирована маршрутная сеть междугородных автобусных перевозок.

Разрабатывается программа «Развитие междугородных пассажирских автобусных перевозок в Приморском крае». Подготовлены предложения о внесении изменений в Закон Приморского края «О пассажирских перевозках автомобильным транспортом в Приморском крае». Проводятся совещания с руководителями автотранспортных предприятий, на которых решаются проблемные вопросы автомобильной отрасли, проверки работы транспорта общего пользования.

Улучшение государственного регулирования автомобильной отрасли Приморского края и решение проблем, связанных с данной отраслью, возможно при четком разграничении полномочий и ответственности соответствующих государственных органов власти и органов местного самоуправления. Также влияет на затраты автотранспортников и требование об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчиков. Речь идет об ответственности за причинение вреда пассажиру, возникшего по вине перевозчика. Стоимость такого страхования составит около 90 копеек на одного пассажира для городского транспорта и 2 рубля 40 копеек для междугородних перевозок.

В ряде районов края, в первую очередь в Красноармейском, Тернейском и Ольгинском, может применяться повышающий коэффициент 0,2. В этих труднодоступных районах автотранспортные перевозки убыточны, и, чтобы не сокращать объем перевозок, департамент по тарифам готов пойти навстречу транспортникам.

Одна из ключевых проблем – качество дорог региона. Качество наших дорог уступает тем, что в европейской части России. Дело, прежде всего, в битуме, который более чем на 90% не соответствует требованиям ГОСТа. Несмотря на все усилия, переломить ситуацию сложно. В уставе нефтеперерабатывающих компаний обозначена главная цель – извлечение прибыли. Максимальную прибыль дает производство бензина, керосина и других легких фракций нефти. А все, что осталось, перерабатывается в битум. Существует, конечно, иная практика: битум производится из живой нефти. Правда, цена его совсем другая. К сожалению, у Министерства транспорта РФ нет рычагов воздействия на компании, занимающиеся нефтепереработкой [9].

За последние 2 года соответствие нормативным требованиям по всей сети региональных дорог увеличилось всего лишь на 1% и к началу 2016 г. этот показатель составил 38,8%. Низкие темпы развития региональных дорог объясняются тем, что сегодня финансируются только 12% от нормативной потребности в работах по капитальному ремонту и ремонту территориальных трасс. Необходимо отметить, что дорожные фонды в регионах были созданы позднее федеральных.

Таким образом, необходима законодательная база, прежде всего, на федеральном уровне, определяющая единый понятийный аппарат и принципы организации

работы на региональном и муниципальном уровнях в области автомобильных перевозок. На сегодняшний день альтернативы автомобильному транспорту в Приморском крае нет.

1. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gks.ru>.
2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года.
3. Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»: постановление Правительства РФ от 15.04.2014 № 319.
4. О стратегии социально-экономического развития Приморского края до 2025 г.: Закон Приморского края от 20.10.2008 № 324-КЗ (ред. от 23.06.2015) (принят Законодательным Собранием Приморского края 02.10.2008).
5. Государственная программа Приморского края «Развитие транспортного комплекса Приморского края» на 2013–2021 годы (в ред. постановлений администрации Приморского края от 30.12.2015 №551-па) [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс. Режим доступа: [www.coolsultant.ru](http://www.coolsultant.ru).
6. Аналитическое агентство «Автостат» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www.autostat.ru](http://www.autostat.ru).
7. Государственная программа Приморского края «Экономическое развитие и инновационная экономика Приморского края» на 2013–2017 годы (в ред. постановлений администрации Приморского края от 15.04.2015 № 115-па, от 30.07.2015 № 259-па) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://primorsky.ru/authorities/executive-agencies/departments/departament-gosprogramm/gosudarstvennye-programmy.php>
8. О стратегии социально-экономического развития Приморского края до 2025 г.: Закон Приморского края от 20.10.2008 г. № 324-КЗ (ред. от 23.06.2015) (принят Законодательным Собранием Приморского края 02.10.2008).
9. Проблемы автомобильного транспорта // Официальный сайт компании Sike [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://sike.ru/articles/problemsyi-avtomobilnogo-transporta/>
10. Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортным средств к безопасной эксплуатации: Приказ Министерства транспорта РФ от 15.01.2014 № 7 (с изм. и доп.).

© О.В. Гриванова, 2016

© С.В. Старков, 2016

**Для цитирования:** Гриванова О.В., Старков С.В. Ключевые проблемы автомобильного транспорта в Приморском крае // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2016. №4. С. 220–225.

**For citation:** Grivanova O.V., Starkov S.V. Key issues of road transport in the Primorsky Territory // The Territory Of New Opportunities. The Herald of Vladivostok State University of Economics and Service. 2016. № 4. P. 220–225.

Дата поступления: 14.12.2016.