**20.10.2020**

**Пара № 4**

**Группа 31-ТО заочное отделение**

Добрый день, уважаемые студенты заочного отделения, группы 31 ТО.

Меня зовут Торгашова Екатерина Викторовна.

Мы с Вами познакомились на установочном занятии на предыдущей сессии.

Вам была выдана тема контрольной работы каждому по МДК02.01«Управление коллективом исполнителей».

Контрольную работу необходимо сдать в печатном варианте в заочное отделение. Наличие контрольной работы является основанием-допуском к сдаче экзамена по МДК 02.01 «Управление коллективом исполнителей»

На этой неделе у нас 10 пар занятий, 4 – дистанционно и 6 пар - очно в кабинете 301.

**Тема: Проблемы и перспективы развития автотранспортной отрасли**

**Задание:**

1. прочитайте информационный материал
2. ответьте на вопросы, опираясь на информационный материал, и запишите ответы в тетради:
   1. Почему важна автомобильная промышленность для государства?
   2. Сформулируйте в двух-трех предложениях значение автомобильного транспорта
   3. Перечислите факторы, с учетом которых рассматривают эффективность использования того или иного вида транспорта
3. напишите в тетради проблемы автотранспортной отрасли в столбик и пронумеровав их
4. напишите в тетради перспективы развития автотранспортной отрасли в столбик и пронумеровав их
5. фотографии пяти выполненных заданий в тетради необходимо положить по порядку в документ Word и отправить на электронную почту [torgashova2008@mail.ru](mailto:torgashova2008@mail.ru) сегодня до 20-00, подписав файл: Фамилия урок 1

**Введение**

Автомобильная промышленность играет очень важную роль в российской экономике, будучи одним из самых крупных источников рабочих мест.

С точки зрения налоговых сборов автомобильная промышленность является третьим по величине, после производства алкогольной и табачной продукции, источником дохода от налоговых поступлений в государственный бюджет. Она опирается на прогресс в основных и прикладных науках и, кроме того, сама является движущей силой для развития технологий.

В 1996 году исполнилось 100 лет первому русскому автомобилю.

В 1896 году русские изобретатели из Санкт Петербурга Е.А.Яковлев и П.А.Фрезе сконструировали самый первый русский автомобиль. Произошло это спустя лишь год после того, как Генри Форд сконструировал самый первый в мире легковой автомобиль, основанный на двигателе внутреннего сгорания. Примерно через 10 лет на заводе Лесснера в Петербурге впервые в России освоили серийное производство автомобилей. Среди двух десятков отечественных кампаний, экспериментировавших в области автомобильного производства, были каретные и велосипедные фабрики, заводы сельскохозяйственных машин, станкостроительные предприятия и машиностроительные предприятия в Москве, Смоленске, Ростове–на–Дону, Орле, Одессе.

Самую значительную роль в развитии российского автомобилестроения до первой мировой войны сыграл Русско–Балтийский вагоностроительный завод ‘‘Руссо–Балт’‘ в Риге. За период с 1909 по 1915 годы на этом заводе было произведено более 400 автомобилей.

Массовое автомобилестроение в Советском Союзе было создано в тридцатые годы в рамках программы ‘‘социалистической индустриализации’‘. Буквально за шесть лет, с 1931 по 1937 год, производство автомобилей в стране выросло в 50 раз – до 200 тысяч единиц в год. Советский Союз вошел в пятерку ведущих автомобилестроительных держав мира. Причем по выпуску грузовых автомобилей, составлявших до 90% от общего объема производства автомобилей, он вышел на второе место в мире, после Соединенных Штатов Америки. Общее число автомобилей в стране приблизилось к довольно внушительной по тем временам цифре – одному миллиону единиц. Из хронического импортера автомобилей СССР превратился в их экспортера. В отрасли произошла революция, связанная с введением конвейерного производства – веяние прогресса, впервые воплощенного Генри Фордом на своем заводе в Детройте, позволившее ускорить сборку автомобиля и сократить затраты на нее.

**1. Место и значение автомобильного транспорта в структуре транспортного комплекса России**

Транспортный комплекс — важная составная часть экономики России, так как является материальным носителем между районами, отраслями, предприятиями. Специализация районов, их комплексное развитие невозможны без системы транспорта. Транспортный фактор оказывает влияние на размещение производства, без его учета нельзя достичь рационального размещения производительных сил. При размещении производства учитывается потребность в перевозках, масса исходных материалов готовой продукции, их транспортабельность, обеспеченность транспортными путями, их пропускная способность и т.д. В зависимости от влияния этих составляющих и размещаются предприятия. Рационализация перевозок влияет на эффективность производства, как отдельных предприятий, так и районов, и страны в целом.

Большое значение транспорт имеет и в решении социально-экономических проблем. Обеспеченность территории хорошо развитой транспортной системой служит одним из важных факторов привлечения населения и производства, является важным преимуществом для размещения производительных сил и дает интеграционный эффект.

Специфика транспорта как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит продукцию, а только участвует в ее создании, обеспечивая производство сырьем, материалами, оборудованием и доставляя готовую продукцию потребителю. Транспортные издержки включаются в себестоимость продукции. По некоторым отраслям промышленности транспортные издержки очень значительны, как, например, в лесной, нефтяной отраслях промышленности, где они могут достигать 30% себестоимости продукции. Транспортный фактор имеет особое значение в нашей стране с ее огромной территорией и неравномерным размещением ресурсов, населения и основных производственных фондов.

Транспорт создает условия для формирования местного и общегосударственного рынка. В условиях рыночных отношений роль рационализации транспорта существенно возрастает. С одной стороны, от транспортного фактора зависит эффективность работы предприятия, что в условиях рынка напрямую связано с его жизнеспособностью, а с другой стороны, сам рынок подразумевает обмен товарами и услугами, что без транспорта невозможно, следовательно, невозможен и сам рынок. Поэтому транспорт является важнейшей составной частью рыночной инфраструктуры, а значит всей экономики страны. [2]

**1.1 Транспортная система России**

Транспортный комплекс ассоциируют с “кровеносной системой” экономики страны. С его помощью осуществляется перемещение огромных масс грузов и пассажиров как внутри городов, так и в междугородном, межрайонном и международном сообщениях. Надежные транспортные связи являются необходимым и обязательным условием специализации любых территорий на производстве продукции, предназначенной для потребления за их пределами.

Транспортный комплекс — самостоятельная отрасль хозяйства, которую следует отнести к производственной сфере. Сюда же логично включить и перемещение людей с трудовыми целями. Перемещение грузов и пассажиров является одновременно и производственным процессом, и продукцией транспорта. В настоящее время в транспортном комплексе России занято около 4 млн. человек, на него приходится свыше 1/10 всех основных фондов экономики страны и валового внутреннего продукта. На транспорт выпадает, чуть ли не 1/З услуг, оказываемых населению.

Для России с ее огромными пространствами, суровым климатом и крупными перевозками массовых грузов на большие расстояния первостепенное значение имеют всепогодные виды наземного транспорта, отличающиеся наименьшими издержками. К таким видам транспорта в первую очередь относятся железнодорожный и трубопроводный. Именно на них падает основной объем грузовой работы отечественного транспорта. В перевозке грузов наиболее дешевыми являются трубопроводный, морской, железнодорожный и внутренний водный виды транспорта, а в перевозке пассажиров — железнодорожный. Однако необходимо иметь в виду, что эффективность использования того или иного вида транспорта необходимо рассматривать в каждом конкретном случае с учетом многих факторов, таких, как вид груза, его массовость, расстояние перевозки, сроки доставки, транспортабельность, технико-эксплуатационные условия необходимого участка пути и т.п. [3]

Водный и автомобильный транспорт играют в России значительно меньшую роль, чем в экономически развитых странах Западной Европы, США и Японии. Водный — из-за того что большинство морей и все реки замерзают, и имеют относительно короткий навигационный период, автомобильный — как из-за более поздней автомобилизации России, так и в силу более высоких удельных затрат на строительство и эксплуатацию автодорог и автотранспорта в суровых и сложных климатических условиях. Больше всего грузов (почти 1/2) перевозит автотранспорт. Однако его роль в общем грузообороте транспорта России невелика. Это объясняется крайне незначительными средними расстояниями перевозки грузов: в основном в пределах городов и их ближайшего окружения, в карьерах открытых разработок полезных ископаемых, на лесовозных дорогах в районах лесозаготовок и т.д. Большая часть грузового и пассажирооборота приходится на железнодорожный транспорт. Важное место в грузообороте занимает также трубопроводный и морской транспорт, а в пассажирообороте — автомобильный и авиационный. Такая структура грузового и пассажирооборота связана с технико-экономическими особенностями каждого вида транспорта, обширной территорией, природно-климатическими условиями России. Немаловажное значение имеет и себестоимость перевозок различными видами транспорта.

Уровень развития транспортной системы Российской Федерации различается по районам. Обеспеченность путями сообщения как по общей длине, так и по плотности (километров пути на 1000 км площади) отличается в десять и более раз. Наиболее развитую транспортную систему имеют Центрально-Черноземный, Центральный, Северо-Западный, Северо-Кавказский, Волго-Вятский районы, наименее развитую — Дальневосточный, Восточно-Сибирский, Западно-Сибирский, Северный экономические районы. Отличаются районы и по структуре грузооборота. В районах, где разрабатываются такие полезные ископаемые, как железная руда, уголь, основные перевозки осуществляются по железным дорогам; там, где добывают нефть, газ, велика доля трубопроводного транспорта; в районах, где разрабатываются лесные ресурсы, значителен удельный вес внутреннего водного транспорта; в районах, специализирующихся на обрабатывающих отраслях, главная роль принадлежит железнодорожному транспорту. Так, например, в Западно-Сибирском районе преобладает железнодорожный транспорт, и высок удельный вес трубопроводного транспорта, в Центральном районе подавляющая часть перевозок осуществляется по железной дороге. [5]

Районы добывающей промышленности имеют активный транспортный баланс, т.е. вывоз превышает ввоз, так как масса сырья и топлива больше массы готовой продукции, а районы обрабатывающей промышленности соответственно — пассивный, т.е. ввоз превышает вывоз.

Мощности транспортных потоков также имеют существенные различия и зависят от размещения основных источников сырья, топлива, материалов и т.д. Можно выделить три основных магистральных направления транспортной системы страны:

1 Широтное магистральное сибирское направление «восток—запад» и обратно; оно включает железнодорожные, трубопроводные пути и водные с использованием рек Камы и Волги;

2 Меридиональное магистральное центрально-европейское направление «север—юг» с выходом на Украину, Молдову, Кавказ, образованное в основном железнодорожными путями;

3 Меридиональное Волго-Кавказское магистральное направление «север—юг» по р.Волге, железнодорожным и трубопроводным путям, связывающее Поволжье и Кавказ с Центром, Севером европейской части страны и с Уралом. По этим главным магистральным направлениям идут основные грузопотоки страны, и тесно взаимодействуют железнодорожный, внутренний водный и автомобильный виды транспорта. Магистральные авиатрассы также в основном совпадают с сухопутными.

Кроме основных магистральных направлений имеется густая транспортная сеть внутрирайонного и местного значения. Сочетаясь между собой, они образуют Единую транспортную систему России. По мере развития производительных сил страны в целом и отдельных ее районов транспортная система нуждается в постоянном совершенствовании, как в области рационализации размещения, так и ее качественного уровня: обновления материально-технической базы, улучшения организационно-управленческой системы, использования новейших достижений научно-технического прогресса. Развитие транспортной системы Российской Федерации нацелено на более полное обеспечение потребностей хозяйства и населения страны транспортными услугами. [4]

По суммарным объемам перевозки грузов Россия, наряду с США, занимает лидирующие позиции в мире. Современное состояние транспортного комплекса страны определяется сложившимся положением, характеризующимся спадом производства снижением инвестиционной активности, ростом цен, нестабильностью внутриполитической обстановки. Это привело к снижению спроса на перевозки, сокращению их объемов, осложнению финансового положения транспортных предприятий и ускорению изношенности транспортных средств, однако в последние годы наметился сдвиг в сторону увеличения транспортных перевозок и в целом оживление транспортного комплекса.

**1.2 Автомобильный транспорт**

Автомобильный транспорт — вид транспорта, осуществляющего перевозки грузов и пассажиров на автомобилях (грузовых, легковых, автобусах, автотягачах и прицепных повозках). Играет неоправданно скромную роль и в грузовых и пассажирских перевозках современной России.

Суровые климатические условия, вызывающие большие, чем в других развитых странах, затраты на дорожное строительство, эксплуатацию дорог и автотранспорта, лишь частичное объяснение этому. Ведь даже в обжитых, экономически развитых регионах России автотранспорт развит слабо, И до сих пор главным “камнем преткновения” на пути развития отечественного автотранспорта является бездорожье.

Занимая первое место в мире по площади своей территории, Россия по средней плотности автодорог уступает не только высокоразвитым странам, но и большинству развивающихся стран. Общая протяженность в России автодорог с твердым покрытием на конец 20 века составляла всего 745 тыс. км, причем в подавляющем своем большинстве даже эти дороги не соответствовали общепринятым мировым стандартам. Велики и диспропорции, по сравнению с развитыми в экономическом отношении странами, в структуре автопарка:

в стране мала доля легковых машин, что в первую очередь является следствием низкого жизненного уровня основной части населения.

Несмотря на высокие удельные затраты на перевозку грузов, автотранспорт более мобилен, чем другие виды транспорта, и позволяет осуществлять доставку грузов “от двери до двери”, что является неоспоримым его преимуществом. Пассажирский автотранспорт, помимо высокой мобильности и скорости сообщения, обладает и большим комфортом для пассажиров. Общая протяженность автобусных маршрутов оценивается в 2 млн. км.

Интересно отметить, что по темпам роста автопарка, даже и годы переживаемого страной глубокого экономического Кризиса, Россия опережает многие государства мира. Приведенные выше преимущества автотранспорта и наметившаяся тенденция к быстрому росту автопарка позволяют надеяться на неплохие шансы роста его роли уже в ближайшей перспективе. Но для этого необходимо осуществление крупных программ дорожного строительства.

Сегодня автотранспорт в России занимает первое место по объёмам перевозимых грузов и одно из последних мест по объему грузооборота в силу чрезвычайно коротких средних расстояний перевозки (немногим более 20 км). Основные перевозки грузов и пассажиров автотранспортом осуществляются в городах и их ближайшем окружении. Велик объем работы автотранспорта в карьерах, где большегрузные самосвалы используются для перевозки минерально-строительных материалов и пустой вскрышной породы. Чрезвычайно малы объемы международных, особенно с дальним пробегом, перевозок грузов по дорогам страны.

**2. Проблемы и перспективы развития автомобильного транспорта**

**2.1. Современные проблемы автомобильного транспорта**

У автотранспорта, как и у других видов транспорта, много острых проблем. Но сами транспортники выделяют 3 проблемы: первая – это старение парка, вторая – масса льготников, третья – это старение автодорог. В основном они никак не связаны с работой транспортников, автотранспортники работают безупречно, а связаны с несовершенством законодательной системы, работой муниципалитетов и т.д.

Первая проблема.

В последнее время возникло много вопросов в связи с требующей решения проблемой по оплате проезда на пассажирском транспорте «льготных» категорий граждан. Все мы видим, что состояние пассажирского транспортных средств в России, стремительно ухудшается. Ухудшается и обслуживание пассажиров. На маршрутах ездят автобусы, которые давно израсходовали свой ресурс и принадлежат списанию. За последние десять лет автобусный парк России сократился более чем на 30% , около 70% автобусов полностью самортизированы, на сегодняшний день более 50% автобусов имеют срок службы 10 лет. Основной причиной сокращения и старения парков транспортных средств является резкое снижение темпов замены и очень незначительное их обновление. Если до 1992г. С помощью государства ежегодно закупалось 18-19 тыс. автобусов, то в 2001г. Были приобретены всего лишь 4.8 тыс. автобусов[14]. В тоже время только для минимальной ежегодной замены подлежащего списанию парка потребность в обновлении составляет 13.5 тыс. автобусов.

Сохранение текущего уровня закупок за счет откладывания на неопределенный срок замены износившегося парка приведут в ближайшем будущем к массовому выходу его из строя и к другим последствиям, которые трудно преодолеть поставив под вопрос в ряде городов само существование транспорта общего пользования.

Основной причиной всех этих проблем является недостаточное финансирование транспорта, а недостаточное финансирование из-за неполной компенсации затрат, связанных с перевозкой 64 категорий граждан, которым федеральным законодательством предоставлены льготы по оплате проезда. В 1990 году было всего лишь 22 льготные категории граждан. За последующие 10 лет доля платных пассажиров в общем объеме перевозок сократилось с 80% до 40%. И, если 60% всех пассажиров не оплачивает проезд, а оплачивают только 40%, то транспортному предприятию кто-то должен возмещать эту разницу. В абсолютном большинстве регионов себестоимость перевозок стала существенно ниже доходной ставки (тарифа), то есть когда пассажир, купивший билет , возместил не только затраты по своему проезду, но и часть затрат по проезду пассажира, пользующегося правом бесплатного проезда. Путей выхода из сложившейся ситуации просто нет. Конечно, какие-то меры по возмещению принимаются, но не в полном объеме. Например, по этому полугодию расходы автотранспортных предприятий на работу городских и пригородных автобусов составляют 21 млрд. руб. Они получили с населения 12 млрд. руб. Получается 9 млрд. Руб. За счет федерального и местного бюджета удалось возместить 7.5 млрд. руб. Казалось бы, 1.5 млрд. руб. не так много, но эта недостающая сумма ведет к тому, что вовремя не обеспечится регламентное техническое содержание транспортных средств, увеличивается задолженность по оплате топлива и электроэнергии, сдерживается рост зарплаты персоналу. Положение достаточно сложное. Раз нет полного возмещения расходов, то встает вопрос, правильно ли в последние годы действует механизм оплаты льгот. Все мы приходим к одному выводу, что нынешняя система льгот ни кого не устраивает, не удовлетворяет.

Правительство уже много раз приступало к решению этого вопроса. 16 марта 2002 года было предусмотрено, что одним из основных направлений деятельности федеральных органов исполнительной власти 2002-2004 должна стать работа по переводу социальных льгот в денежные компенсационные выплаты.

Концептуальная основа этого плана понятна: отказ от всех видов натуральных льгот и переход к различным механизмам возмещения, которые еще ищут, но главное переход к адресной компенсационной выплате.

Проблема в том, что в нашей стране 46 млн. льготников и на выполнение этой программы государство должно ежегодно выделять около 60 млрд. руб. в год.

Введение механизма адресных компенсационных выплат вместо ранее установленных натуральных льгот в виде бесплатного проезда может несколько уменьшить транспортную подвижность отдельных категорий граждан. Кроме того, выплата компенсаций позволит несколько повысить денежные доходы отдельных категорий граждан, в основном малоимущих, т.к. не все в силу возраста и жизненных обстоятельств совершают 26 поездок в месяц.

Проблема вторая.

Особый вопрос-автомобилестроение. Он должен развиваться, прежде всего, в свете проблемы автомобилизации России. 20 лет назад у нас было 40 автомобилей на 1000 жителей.

Сегодня на тысячу Россиян приходится 130 автомобилей, а в Москве их уже 210. Имеющиеся прогнозы носят устрашающий характер. В период до 2005г. на российских дорогах будет прибавляться по 2млн. Автомобилей в год. Число автомобилей на тысячу жителей превысит 200.

Вот почему нужно стимулировать создание безопасных, экологически чистых и экономичных автомобилей. Для этого надо задействовать все возможности сертификации, стандартизации, других систем установления и контроля требований к автомобилям. Одновременно необходимы экономические механизмы продвижения новых моделей на рынок, создание платежеспособного спроса на них.

Мы должны помнить, что проблема автомобилизации – это, конечно, не только проблема автомобиля. Это и развитие дорог, и повышение качества топлив, и переход на альтернативные энергоносители, и опережающее развитие общественного транспорта. Мы должны осознать проблему автомобилизации как общенациональную.

Эту проблему можно решить, только приобщая население к общественному транспорту. Но перед тем, надо улучшить состояние последнего.

Проблема третья.

Рост числа ДТП на пассажирском транспорте с человеческими жертвами, старение автобусного парка, состояние дорог, подготовка водительского состава и многое другое стали предметом обсуждения на коллегии Минтранса РФ и на Всероссийском селекторном совещании по безопасности дорожного движения (БДД) в первом полугодии 2002 г.

Ситуация с безопасностью дорожного движения (БДД), особенно на пассажирском автотранспорте, настолько обострилась в последнее время, что появилась острая необходимость принимать срочные меры для исправления сложившегося положения.

Безопасность дорожного движения - это комплексный вопрос, и его успешное решение во многом зависит от скоординированности действий федеральных и территориальных органов исполнительной власти, подразделений Госавтоинспекций (РТИ), предприятий транспортнодорожного комплекса, образовательных, медицинских учреждений, общественных образований.

Сегодняшний уровень такого взаимодействия не позволяет кардинально изменить положение с аварийностью в стране.

Все большее распространение сознательное невыполнение требований основного закона автомобилистов-Правил Дорожного движения. На это указали 42% водителей, 78% пешеходов. Половина дорожно-транспортных происшествий совершена лицами без водительских прав или не имеющими соответствующей категории. Каждое пятое нарушение - водителями транспортных средств состоянии алкогольного опьянения. В первом полугодии текущего года в 72000 ДТП погибли 12323 человека, 84000 получили ранения. Количество ДТП увеличилось на 16%, число раненных - на 13%, погибших - на 18%.Этот прирост составил 1500 погибших, 13000- раненных. Рост основных показателей аварийности отмечен в 53 субъектах РФ. Впервые за последние 5 лет увеличились на 14% количество происшествий по вине водителей в нетрезвом состоянии, почти на 30% увеличилось количество ДТП с участием не установленного транспорта. Так же наблюдается рост аварийности по вине водителей автобусов протяжении последних трех лет. За 6 месяцев т.г. в 1659 таких происшествиях погибли и получили ранения 2475 человек. Особенно значительный их рост зарегистрирован в республике Татарстан, Архангельской, Московской, Иркутской, Нижегородской, Новосибирской областях.

Каждое второе происшествие совершается водителями автобусов, принадлежащих физическим лицам. Эти данные говорят об отсутствии системы государственного контроля над обеспечением безопасности пассажирских перевозок.

Принижено значение линейного контроля над работой водителей. Многочисленные факты превышения норм вместимости автобусов - последний дагестанский случай, - несоблюдение графиков движения (отсюда переполнение автобусов и превышение скорости) и даже управление автобусами в нетрезвом состоянии.

Техническое состояние автобусов – неудовлетворительное. Сохраняется тенденция старения парка: почти каждый второй автобус эксплуатируется свыше 10 лет. По результатам государственного технического осмотра, признаны неисправными более четверти автобусов.

Анализ ДТП на пассажирских перевозках показал необходимость дифференцированного подхода к профилактике аварийности.

МВД РФ готово, если нас поддержат субъекты федерации, внести соответствующие предложения в Правительство РФ по ужесточению требований к междугородным и международным пассажирским перевозкам. Это может быть исключение из таких перевозок физических лиц, использование сочлененных автобусов и других позиций...

Особенностью таких перевозок является большая протяженность маршрутов, длительная работа без отдыха водителей. Транспортные средства находятся в отрыве от АТП, и отсутствует линейный контроль.

Ослабление работы с пешеходами увеличило долю происшествий по их вине на 8%. Риск пострадать в ДТП в Приморском крае, Калужской, Московской, Орловской областях, в Ханты-Мансийском автономном округе на 40% выше, чем в среднем по РФ.

Проблемы, связанные с обеспечением БДД, находятся на постоянном контроле Министра МВД, 2 июля т.г. им подписан приказ, в котором определен комплекс неотложных мер, направленных на повышение уровня защищенности граждан от ДТП, укрепление доверия участников дорожного движения к органам внутренних дел, в частности к ГБДД.

**2.2. Перспективы развития автотранспорта**

Транспорт не должен стоять на месте. Он должен постоянно развиваться вместе с другим отраслями экономики и даже опережать их так как то него много зависит. Один из путей развития транспорта, как я говорил выше, является оснащение транспорта высококвалифицированными трудовыми кадрами. Транспортному комплексу нужны высоко квалифицированные трудовые кадры. И не просто квалифицированные водители, автомеханики и др., а кадры связанные с экономическим планированием, распределением, обеспечением – логисты. До 1980 года ни в одной энциклопедии, ни в одном справочнике не было этого понятия. А уже 1990 годы этот термин у всех «не слуху». В настоящее время уже со всей серьезностью стоит вопрос о подготовке кадров в области логистики. Логистика- это новая отрасль науки, которая посвящена изучению перемещения товаров от производителя до получателя и участию в нем транспортных систем. Поэтому все транспортные системы являются логистическими. Все процессы, которые сопровождают перемещения товаров: складские, финансовые, трудовые и т.д. – тоже являются логистическими.

В Московском автомобильно-дорожном университете созданы все условия для развития логистики и подготовки специалистов в этой новой области знаний. Московский университет стал первенцем по подготовке логистов в России. И можно сказать, что логистика в России началась именно с этого университета. Используя колоссальный научный потенциал, создав современные учебные программы в области транспортной политики, законодательства, инженерной защиты окружающей среды, сервиса, сертификации услуги, имея серьезную базу, МАДИ ТУ создал весь комплекс программ по подготовке специалистов-логистов. В настоящее время планируется ввести подготовку специалистов по логистике трех квалификаций.

Первый уровень - высшее образование с присвоением квалификации менеджер-логист и параллельно с этим, с учетом специализации – менеджер-транспортный экспедитор.

Второй уровень - послевузовская переподготовка кадров с высшим образованием для транспортного комплекса с присвоением квалификации – менеджер интермодальных перевозок.

Третий уровень – подготовка технического персонала с присвоением квалификации - оператор интермодальных перевозок.

Главное не упустить время по организации интенсивной работы в части подготовки специалистов по логистике, иначе можно очень сильно отстать в этом вопросе от развитых стран. Сейчас, когда наша страна интегрируется в мировой рынок, это особенно важно. Логист – это элитарная специальность. Она имеет четвертое место на рынке специалистов различных профессий. Логистика стала той сферой деятельности, которая позволит нашей стране и, в частности транспортной отрасли совершить рывок в рынок. Очень важно, чтобы транспорт общественного пользования не остался от этого в стороне.

Оживление экономики вызвало рост спроса на транспортные услуги. Как и во всем мире, развитие рынка сопровождается значительным ростом автомобильных перевозок. Их объемы вырос на 6% . На 18% повысился грузооборот морских портов, на 13% -объемы деятельности промышленного транспорта. Впервые за последние годы отмечен рост и объемов грузооборота автомобильного транспорта, который составил около 3%. Если в предыдущие годы отрасль заканчивала с убытком, то уже с 1999г. Получено около 7млрд. руб. и эта цифра растет. Число же убыточных предприятий сократилось. Индексы внутренних транспортных тарифов в течении года были ниже, чем инфляция. Это говорит о том, что автотранспорт развивается, хоть и медленно, но развивается. Например, значительно возросли перевозки грузов на Монголию- на 63%, на Китай-30%. Более чем в 3 раза возросло количество перевозок на Турцию. Предполагается увеличение спроса на перевозки грузов в Иран и Сирию.

Перевозки пассажиров автобусами в международном сообщении выросло на 24%, а в российском транспортом – на 29%. Доля российских пассажирских перевозчиков возросла на 46.2%, 87% международных пассажирских перевозок осуществляется в страны СНГ, Прибалтику, а также в Китай, Финляндию и Польшу. Между Россией и 18-ю странами работают 440 регулярных автобусных линий, из них 126 между Россией и Украиной.

Протяженность увеличилась автодорог увеличилась на 7тыс.км., что на 27% больше , чем в 2000. На дорожной сети появился ряд уникальных сооружений, таких как новые мосты через Обь в Сургуте, через Волгу у Саратова.

В работе автотранспортной отрасли менее ощутимы, чем в целом, позитивные процессы и положительные тенденции, но они явно имеются.

**Заключение**

В последние годы на транспорте, как и в других отраслях экономики нашей страны, возникли достаточно сложные проблемы, связанные с переходом радикально изменяющейся отраслевой структуры к рынку, с развитием методов управления и организации функционирования предприятий, а также с острой необходимостью повысить экономическую эффективность производственно-финансовой деятельности. Несомненно, решение этих проблем должно выполняться на профессиональной основе.

Этапы развития автотранспортной отрасли качественным образом связаны с событиями, кардинально изменившими материально-техническую базу, формы собственности и соответственно формы экономических отношений с социалистических на рыночные (капиталистические). В соответствии с этими условиями изменяются методы организации производства и управления им, организационная структура транспортной отрасли, отношения управления, регулирования и др.

Исторический подход, который представляет собой целостный взгляд на отрасль и ее перспективы, не только определяет таким образом экономическую эффективность применения новейших достижений науки, ориентации на технический и технологический прогресс, но и формирует основу теории и методологии экономики автомобильного транспорта.

В рыночных условиях, когда ключевые решения основаны на оценках выгоды самостоятельно хозяйствующих участников рынка, государственное регулирование отраслевой экономики имеет большое значение, поскольку позволяет координировать и направлять развитие транспорта и экономики России.

Государственное регулирование рынка транспортных услуг также важно для исследования опыта отдельных АТП и его распространения, которое в условиях рынка ограничивается конкуренцией. Приоритет АТП в использовании опыта дает конкурентное преимущество в качестве источника дополнительной прибыли. Борьба предприятий за конкурентное преимущество, его создание и удержание, с одной стороны, инициирует прогресс отрасли, с другой стороны, тормозит его.

Точная оценка возможных изменений в технике и экономике связана с необходимостью построения прогнозов и планов развития транспортной отрасли, выявления основных факторов ее развития. Реальность предопределяет множественность вариантов будущего (каждый из которых требует правильной оценки качества, существа и природы исследуемых процессов и явлений) для построения стратегии развития и транспортной отрасли в целом, и ее отдельных элементов – видов транспорта, транспортно-дорожного комплекса, инфраструктуры, предприятий.

Функция государства в транспортной отрасли при рыночной форме хозяйствования сводится к достижению основной социальной цели - экономически эффективному сочетанию разнонаправленных коммерческих интересов производителей транспортных услуг, транспортных и других предприятий с общественными интересами и потребностями в перемещениях грузов и пассажиров. Только государство способно в условиях рынка сбалансировать развитие видов транспорта в транспортной системе, определив приоритеты, в полной мере приемлемые и для экономики России в целом, и для участников рынка транспортных услуг.

В рыночных условиях специалисты автомобильной подотрасли располагают большими возможностями быстро совершенствовать технику, технологии, информационные и коммуникационные сети; применять новейшие статистические и математические методы, позволяющие глубоко и всесторонне оценивать объективные закономерности развития транспорта; более полно использовать результаты исследований экономических процессов и отношений, повышая эффективность отрасли и экономики России.

**Библиографический список**

1. Экономика автомобильного транспорта: учебное пособие / ред. Г.А. Кононова. – 2-е изд., стер. – М.: Академия,2006. – 320 с.

2. «Экономика отрасли. Автомобильный транспорт» И.С. Туревский: издательство “Форум», 2007.

3. Тархов С.А. Транспорт и связь / С.А. Тархов. – М.: Просвещение, 2004 – 325 с.

4. Шишкина Л.Н. Транспортная система России / Шишкина Л.Н. – М.: Наука, 2003 – 432 с.

5. Скопин А.Ю. Экономическая география России / А.Ю. Скопин. – М.: Проспект, 2003 – 421 с.

6. Лившиц В.Н. Транспорт за 100 лет. Россия в окружающем мире / В.Н. Лившиц. – М.: Транспорт, 2002 – 362 с.

7. Николаев А.С. Единая транспортная система / А.С. Николаев. – М.: Лицей, 2001 – 351 с.

8. Журнал "Автомобильная промышленность", 2007 год, № 1 УДК 629.113/. 115

9. Региональная экономика : Уч.пос. / Ред М.В. Степанов. – М.: ИНФРА-М, 2001. – 462с.

10. Региональная экономика : Уч.пос. / Ред. Н.Г. Кузнецов, С.Г. Тяглов. – Ростов н/Д: Феникс, 2001. – 319с.

11. http://ru.wikipedia.org/

12. http://www.groupvt.ru/poleznaya-informaciya/vse-o-dorogax/klassifikaciya-dorog-rossijskoj-federacii/

13. http://autotransp.org.ru/problems.html