

**М. А. ГУРЕЕВА**

# **ОСНОВЫ ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА**

*Рекомендовано*

*Федеральным государственным учреждением  
«Федеральный институт развития образования»  
в качестве учебного пособия для использования  
в учебном процессе образовательных учреждений,  
реализующих программы начального  
профессионального образования*

*Регистрационный номер рецензии 135  
от 28 апреля 2009 г. ФГУ «ФИРО»*



Москва  
Издательский центр «Академия»  
2010

УДК 338.47(075.32)

ББК 65.37я722

G951

Рецензент —

преподаватель ФГОУ СПО «Московский автомобильно-дорожный  
колледж им. А. А. Николаева» *И. А. Светлова*

**Гуреева М. А.**

G951 Основы экономики транспорта : учеб. пособие для нач.  
проф. образования / М. А. Гуреева. — М. : Издательский центр  
«Академия», 2010. — 192 с.

ISBN 978-5-7695-6002-6

Учебное пособие предназначено для изучения предмета «Экономика  
отрасли и предприятия» и является частью учебно-методического комплек-  
та по дисциплинам отраслевого цикла для профессий, связанных с эксплуа-  
тацией транспорта.

Изложены основы экономики транспорта. Рассмотрены факторы произ-  
водства и показатели их использования, сущность и виды планирования,  
анализ, экономические показатели и финансовые результаты хозяйствен-  
ной деятельности транспортного предприятия. Особое внимание уделено  
деятельности предприятия в условиях рыночной экономики.

Для учащихся учреждений начального профессионального образования.

УДК 338.47(075.32)

ББК 65.37я722

*Учебное издание*

**Гуреева Марина Алексеевна**  
**Основы экономики транспорта**

**Учебное пособие**

Редактор *Е. Б. Махиянова*. Технический редактор *О. Н. Крайнова*  
Компьютерная верстка: *С. Ф. Блудова*. Корректор *С. Ю. Свиридова*

Изд. № 101113939. Подписано в печать 15.03.2010. Формат 60×90/16.

Гарнитура «Балтика». Бумага офсетная. Печать офсетная. Усл. печ. л. 12,0.

Тираж 3 000 экз. Заказ №

Издательский центр «Академия». [www.academia-moscow.ru](http://www.academia-moscow.ru)

125252, Москва, ул. Зорге, д. 15, корп. 1, пом. 26 б.

Адрес для корреспонденции: 129085, Москва, пр-т Мира, 101В, стр. 1, а/я 48.

Тел./факс: (495) 648-0507, 616-0029.

Санитарно-эпидемиологическое заключение № 77.99.60.953.Д.007831.07.09 от 06.07.2009.

Отпечатано с электронных носителей, предоставленных издательством,

в ОАО «Саратовский полиграфкомбинат». [www.sarpk.ru](http://www.sarpk.ru)

410004, г. Саратов, ул. Чернышевского, 59.

*Оригинал-макет данного издания является собственностью  
Издательского центра «Академия», и его воспроизведение любым способом  
без согласия правообладателя запрещается*

© Гуреева М. А., 2010

© Образовательно-издательский центр «Академия», 2010

ISBN 978-5-7695-6002-6

© Оформление. Издательский центр «Академия», 2010

## Уважаемый читатель!

Данное учебное пособие предназначено для изучения предмета «Экономика отрасли и предприятия» и является частью учебно-методического комплекта по дисциплинам отраслевого цикла для профессий, связанных с эксплуатацией транспорта.

Учебно-методический комплект — это основная и дополнительная литература, позволяющая освоить профессию, получить профильные базовые знания. Комплект состоит из модулей, сформированных в соответствии с учебным планом, каждый из которых включает в себя учебник и дополняющие его учебные издания — рабочие тетради, плакаты, справочники и многое другое. Модуль полностью обеспечивает изучение каждой дисциплины, входящей в учебную программу. Все учебно-методические комплекты разработаны на основе единого подхода к структуре изложения учебного материала.

Для существенного повышения качества обучения и приближения к практической деятельности в комплект входят учебные материалы для самостоятельной работы, практикумы, пособие по производственному обучению. Важно отметить, что разработанные модули дисциплин, входящие в учебно-методический комплект, имеют самостоятельную ценность и могут быть использованы при выстраивании учебно-методического обеспечения образовательных программ обучения по смежным профессиям.

При разработке учебно-методического комплекта учитывались требования Государственного образовательного стандарта начального профессионального образования.

Экономика всегда являлась неотъемлемой частью жизни человека и общества. Первые экономические отношения возникли сразу после появления людей на Земле, поскольку человек отличается от всего остального живого мира именно тем, что способен изменять мир согласно своим потребностям и приспосабливаться к окружающим его условиям жизни.

В процессе деятельности у человека расширяется кругозор, повышается уровень экономических знаний и квалификации, он становится специалистом, формируется как личность, самореализуется и получает общественное признание. Таким образом, экономическая сфера жизни связана не только с обеспечением материальной основы существования человека, но и является источником его творческого, духовного и социального развития.

Цель создания данного учебного пособия по основам экономики транспорта — помочь молодежи разобраться в основных экономических терминах и понятиях, а также дать более глубокое понимание некоторых проблем, связанных с экономической деятельностью отрасли.

Сегодня экономика развивается чрезвычайно быстрыми темпами. Экономические преобразования, происходящие в нашей стране, ставят задачу углубления экономических знаний молодого поколения нашей страны.

В учебном пособии представлено описание основных направлений развития экономической теории в рамках различных экономических школ, подробно рассмотрены особенности транспорта, как отрасли народного хозяйства, даны принципиальные моменты деятельности транспортного предприятия в условиях рыночной экономики.

В учебном пособии применен системный подход к изучению транспортной отрасли и ее регулированию, который отражается в таких понятиях, как «транспортное предприятие», «маркетинг», «рынок транспортных услуг», «транспортная система».

В учебном пособии рассматриваются:

- характеристика транспортного предприятия как субъекта предпринимательской деятельности;

- вопросы организации производства транспортных услуг и управления транспортным предприятием;
- характеристика всех видов ресурсов, показатели и пути их оптимизации;
- формирование себестоимости транспортных услуг, классификации текущих затрат;
- методы оценки финансовых результатов деятельности транспортного предприятия, налогообложения, учета и отчетности;
- пути развития транспортного предприятия в условиях рыночных отношений.

Автор надеется, что представленный материал будет интересен всем желающим постичь основы экономики транспортной отрасли, а также тем, кто интересуется проблемами экономического развития этой сети, и поможет им в дальнейшем развитии и углублении своих знаний в этой области.

# ТРАНСПОРТ – ОСНОВА РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ РОССИИ

## 1.1. ТРАНСПОРТ КАК ОТРАСЛЬ МАТЕРИАЛЬНОГО ПРОИЗВОДСТВА И ПРОИЗВОДСТВЕННО-СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Транспорт представляет собой сложнейшую социально-экономическую и техническую систему, характеризующуюся тесными взаимосвязями со всеми отраслями и сферами экономики государства.

Как отрасль материального производства и субъект производственно-социальной инфраструктуры экономики транспорт оказывает существенное влияние на формирование эффективной рыночной экономики.

Значение транспорта для экономики впервые раскрыл К. Маркс, определивший характерные стороны транспорта как отрасли человеческой деятельности.

Транспорт на различных стадиях производственного процесса выполняет *внутритехнологическую функцию* по перемещению сырья или комплектующих для создания готовой продукции. При этом транспортные затраты органически включаются в себестоимость производства конечной продукции. К внутрипроизводственному (промышленному) транспорту относятся внутренние транспортные коммуникации и технические средства (подъездные пути, подъемно-транспортные средства и т. п.). Но кроме внутрипроизводственной функции транспорт выполняет и другую важнейшую функцию — *транспортировку готовой продукции из сферы производства в сферу потребления*. Транспорт, осуществляя перевозку, производит важную материальную переменную — переменную местоположения продукта по отношению к потребителю, изменяет его пространственное положение и создает потребительскую стоимость.

Транспорту присущи все три неперенных элемента, которые характерны для любой отрасли материального производства, а именно:

- средства труда — транспортные средства, здания, сооружения и оборудование для их хранения, обслуживания и ремонта;
- предметы труда (объекты перевозки) — грузы и пассажиры;
- целесообразная деятельность людей — труд.

Таким образом, транспорт по праву отнесен к числу отраслей материального производства, но он является особой отраслью, обладающей своей спецификой процесса производства, продукции, техники, технологий, организации и управления.

Продукция транспорта производится и потребляется одновременно и, следовательно, ее нельзя заготовить впрок или резервировать, тогда как другую продукцию материального производства можно выработать и сложить в запас с тем, чтобы реализовать ее в период, допустим, неожиданного сбоя или запланированного снижения текущего производства. С этой точки зрения транспорт представляет собой более сложную отрасль, чем любое другое материальное производство.

Одна из особенностей производственно-социальной инфраструктуры транспорта состоит в том, что ее продукция не имеет вещественной формы, так как выступает в виде услуг и неотделима от процесса ее производства и потребления; такую продукцию нельзя накопить и хранить.

Осуществляемые транспортом перевозки — это услуги, оказываемые производству и населению, они неотделимы от самого транспорта, и с прекращением его работы исчезает транспортная продукция. Другая особенность транспорта как отрасли производственно-социальной инфраструктуры заключается в том, что его функционирование вызывает как существенный внетранспортный социально-экономический эффект в обслуживаемых отраслях, так и сопровождается негативным воздействием на окружающую среду.

Понятие инфраструктуры сформировалось в 1940-е гг. (при разработке стратегии НАТО) как организация комплекса тыловых учреждений, обеспечивающих ударные действия вооруженных сил.

*Производственно-социальная инфраструктура экономики* — совокупность организационно-обособленных хозяйствующих субъектов (структурных единиц) и соответствующих технических и технологических средств и процессов, результатом функционирования которых является не производство вещественной продук-

ции, предназначенной для непосредственного личного и производственного потребления, а обслуживание деятельности отраслей материального производства (промышленности, сельского хозяйства, строительства) и предприятий непромышленной сферы.

Кроме транспорта к отраслям производственно-социальной инфраструктуры относятся:

- информационно-коммуникационные системы (информатика, навигация, телематика, связь, средства передачи информации);
- оптовая и розничная торговля материально-техническими и продовольственными ресурсами и товарами, а также системы заготовок общественного питания;
- инженерная инфраструктура, тепло- и водоснабжение;
- система природопользования;
- дорожная инфраструктура.

На протяжении длительного времени транспорт и другие отрасли производственно-социальной инфраструктуры существенно отставали в своем развитии от темпов роста других отраслей экономики, что, безусловно, отражалось на величине потерь, связанных:

- с отказами в обслуживании из-за недостаточной пропускной способности сети, порчей сельскохозяйственной продукции из-за отсутствия провозных резервных мощностей и неэффективности систем управления;
- повышением транспортных издержек и соответственно себестоимости продукции, что в конечном счете вызывало увеличение цен на продукцию производственно-технического назначения и другие товары;
- низкой оборачиваемостью оборотных средств, существенным уровнем иммобилизации средств в запасах, особенно в сфере производства (из-за отсутствия логистического подхода в условиях централизованной административной системы управления материальными потоками);
- материально-вещественным ущербом экономике и здоровью населения из-за дорожно-транспортных происшествий;
- несоответствием технических характеристик транспортных средств экологическим стандартам.

В настоящее время существенно изменился взгляд на развитие отраслей производственно-социальной инфраструктуры. Развитие



рыночных отношений, глобализация внешнеэкономической деятельности, интеграция в международное транспортное пространство и вступление России во Всемирную торговую организацию (ВТО) ставят перед транспортным комплексом задачу коренного реформирования и значительного повышения социально-экономической эффективности функционирования отрасли.

## 1.2. СПЕЦИФИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТА КАК ОТРАСЛИ ЭКОНОМИКИ

Как материальная основа производственно-социальной инфраструктуры народного хозяйства транспорт характеризуется следующими особенностями.

В процессе транспортного производства не создается новой материально-вещественной продукции.

Транспортную продукцию нельзя хранить и накапливать, производство совмещено с потреблением транспортной продукции.

В отличие от промышленности транспортное производство:

- не потребляет сырье как органическую часть формируемой готовой продукции;
- характеризуется тем, что предметами труда являются грузы, которые не должны претерпевать структурных и объемных изменений (с точки зрения ущерба), а только подвергаться пространственно-временным изменениям в процессе их перемещения, что обуславливает увеличение потребительской стоимости (полезности);
- обладает сокращенным циклом кругооборота капитала.

Кругооборот транспортного капитала в сфере обращения имеет следующую форму:

$$D - T \dots P - D', \quad (1.1)$$

а кругооборот промышленного капитала

$$D - T \dots P \dots T' - D', \quad (1.2)$$

где  $D, D'$  — денежные ресурсы соответственно на начальной и конечной стадиях кругооборота, при этом  $D' = D + \Delta D$ ; в данном случае  $\Delta D$  — приращение капитала за счет транспортного процесса (в сфере кругооборота транспортного капитала) или за счет производства и реализации нового товара (в сфере кругооборота промышленного капитала);  $T$  — средства производства и оплата труда;

Г' — готовая продукция; П — процесс производства (соответственно транспортного и промышленного).

При этом транспорт в кругообороте промышленного капитала принимает участие как в сфере обращения (доставка сырья или комплектующих, а также готовой продукции потребителю), так и в качестве технологического транспорта в процессе производства. Как видно из формулы (1.1), транспорт не формирует новый вещественный продукт в виде товара.

Транспорт является весьма капиталоемкой и фондоемкой отраслью производственно-социальной инфраструктуры.

Существуют различия в экономико-технологической специфике функционирования транспорта в сфере материального производства и сфере обращения. В сфере материального производства транспорт — технологический элемент производственного процесса (промышленный транспорт), а в сфере обращения — самостоятельная отрасль экономики.

Транспорт, осуществляя перемещение продукции от отправителя к потребителю, но не создавая новых материально-вещественных благ, увеличивает стоимость продукции за счет транспортных затрат, уровень которых в условиях рыночной экономики не должен превышать предельных издержек, лежащих в основе равновесных рыночных цен на товары и услуги.

Транспорт характеризуется переменной загрузкой подвижного состава и транспортной сети, вызываемой неравномерностью перевозок с учетом факторов сезонности и влияния конкурентной среды, что предопределяет особые требования по оптимизации структуры транспортных ресурсов с учетом формирования резервных провозных мощностей.

Структура транспортных затрат отличается высоким удельным весом оплаты труда и амортизации (70 %), в отличие от промышленности, где их удельный вес составляет 30 %.

Учитывая инфраструктурную значимость транспорта, для результативности функционирования отрасли должна, в первую очередь, ориентироваться на достижение существенного внутранспортного эффекта, получаемого в обслуживаемых сферах народного хозяйства.

Автотранспортное производство сопровождается нанесением окружающей среде существенного экологического ущерба.

*Транспортный комплекс России* — важнейшая составная часть производственно-социальной инфраструктуры, устойчивое и эффективное функционирование которой является необходимым условием стабилизации, подъема и структурной перестройки эко-

номики, улучшения условий и уровня жизни населения, обеспечения территориальной целостности, национальной безопасности и обороноспособности страны.

Россия имеет мощную транспортную систему, включающую в себя все виды транспорта: железнодорожный, автомобильный, морской, внутренний водный, авиационный, трубопроводный.

Начавшийся в России с 2000 г. восстановительный период экономики определил важнейшие организационно-экономические изменения в функционировании транспортного комплекса. Деятельность транспортного комплекса в 2007 г. была направлена на решение задач, поставленных Президентом Российской Федерации в Послании Федеральному собранию, и реализацию основных положений Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 г.

При значительном росте основных фондов транспорта в стоимостном выражении за 2003—2006 гг. более чем в 2 раза, а по железнодорожному транспорту — в 2,4 раза, в автомобильном транспорте увеличение фондов составило только 12,2 %. Объем перевозок грузов в 2007 г., выполненный транспортом всех отраслей экономики, за исключением трубопроводного, составил 12,3 млрд т. Объем бюджетного финансирования в сфере транспорта в 2009 г. составил 202,1 млрд руб.

Статистическая информация предоставляется в основном крупными и средними предприятиями, что не в полной мере характеризует состояние производственного аппарата отраслей транспорта.

Среднесписочная численность работников предприятий и организаций транспортного комплекса по состоянию на конец 2007 г. составила 3,04 млн чел., или 6 % численности работников всех отраслей экономики России. Средняя заработная плата по транспортному комплексу в 2007 г. составила 12 тыс. руб., что выше средней заработной платы по экономике России в целом.

Рост тарифов на грузовые перевозки в отраслях транспортного комплекса в 2007 г. несмотря на существенный рост цен на топливо не превысил рост цен на промышленную продукцию и, следовательно, не явился фактором, стимулирующим инфляционные процессы в экономике.

В целом прибыль по крупным и средним организациям транспортного комплекса к концу 2007 г. достигла 65,1 млрд руб. Основной объем прибыли получен организациями железнодорожного транспорта общего пользования (52 %), морского (19 %) и воздушного (17 %) транспорта, а также организациями, выполняющими погрузочно-разгрузочные и транспортно-экспедиторские работы и услуги (13 %).

### 1.3.1. Железнодорожный транспорт

*Железнодорожный транспорт* — вид транспорта, осуществляющий перевозки грузов по рельсовым путям в вагонах (поездах) с помощью локомотивной тяги.

*Железнодорожный путь* — комплекс сооружений и устройств, образующий дорогу с направляющей рельсовой колеей для движения подвижного состава железнодорожного транспорта.

Железнодорожный путь имеет сложное строение. Основные элементы железнодорожного пути: верхнее строение, земляное полотно, инженерные сооружения (мосты, тоннели, виадуки, дренажные сооружения, подпорные стенки).

В разных странах принята различная ширина колеи, что объясняется в основном историческими причинами: в России — 1 520 мм; на новых линиях Западной Европы, Канады, США и Японии — 1 435 мм; в отдельных странах Южной Америки, странах Африки, в Индии — 1 067 мм.

Узкая колея может быть шириной 1 000; 914; 891; 750 и 600 мм. Колея шириной 600 и 750 мм характерна для промышленного железнодорожного транспорта России.

В России существуют четыре категории железнодорожных магистралей, различающиеся по грузонапряженности и числу пар поездов в сутки. Например, 1-я категория имеет грузонапряженность более 10 млн т·км/км пути и свыше 10 пар поездов, но густота ее сети (количество километров пути на 100 км<sup>2</sup> территории) составляет 0,51 км, что ниже, чем в большинстве стран, включая страны СНГ. Парк локомотивов в грузовом движении насчитывает примерно 4 тыс. единиц (2/3 электровозов), парк грузовых вагонов — 385,1 тыс. единиц, парк пассажирских вагонов — более 20 тыс. единиц.

Основные технико-эксплуатационные особенности и достоинства железнодорожного транспорта:

- высокая пропускная и провозная способность (двухпутная дорога с автоматической блокировкой пропускает 150—200 пар поездов в сутки; однопутная — 60 пар поездов в сутки);
- надежность работы благодаря независимости от климатических условий, что обеспечивает бесперебойную пе-

ревозку грузов в любое время года (95 % путей сообщения работает без сбоев при перепадах температуры; исключения приходится на обрыв электрических проводов при стихийных бедствиях);

- возможность сооружения железнодорожных путей сообщения на любой сухопутной и водной территории при наличии паромов;
- непосредственная связь с промышленными и сельскохозяйственными предприятиями любых отраслей экономики. Отдельные отрасли (металлургическая, угледобывающая, нефтеперерабатывающая и др.) имеют, как правило, свои подъездные пути для выхода на магистральную сеть;
- массовость перевозок в сочетании с довольно низкой себестоимостью (малые эксплуатационные расходы) и достаточно высокой скоростью доставки;
- более короткий путь следования по сравнению с естественными путями водного транспорта.

Относительные недостатки железнодорожного транспорта:

- ограниченная маневренность из-за привязки к колее;
- высокая первоначальная стоимость основных фондов: стоимость строительства 1 км однопутной линии — примерно 10 млн руб. (в ценах 1998 г.), двухпутной — на 40 % больше (в трудных условиях может быть в 2—3 раза выше); подвижной состав дороже автомобилей (но в 3—4 раза дешевле, чем самолеты и морские суда);
- высокая металлоемкость, трудоемкость, низкая производительность труда. Так, в среднем на 1 км эксплуатационной длины железных дорог России приходится почти 14 человек обслуживающего персонала (в США — 1,5 человека при тех же объемах транспортной работы).

*Технология работы* железнодорожного транспорта наиболее сложная, что связано с его привязкой к железнодорожной колее. Основой технологии работы железнодорожного транспорта является:

- теория расписаний (график движения);
- план формирования поездов по направлениям движения;
- согласованный план формирования поездов на магистральном направлении с графиком работы подъездных

путей предприятий, имеющих связь с магистральной сетью железных дорог.

Принципы работы железных дорог:

- на занятый перегон не может выйти другой поезд (для повышения пропускной способности перегоны дробятся на участки);
- движение осуществляется только поездами (пассажирскими, грузовыми, почтовыми, смешанными), которые переформируются по маршруту движения;
- грузы следуют между сортировочными станциями, на которых переформируются поезда;
- управление транспортным процессом производится через диспетчерский центр;
- смена бригады паровоза производится через 100...120 км (забор воды необходим через 600...800 км). Современная тяга позволяет менять бригаду через 200...300 км, а локомотив — через 1 000 км. Смена осуществляется в течение 15...20 мин;
- перевозка проходит при разной ширине колеи;
- отправки грузов — повагонные, мелкопартионные, поездные или маршрутными поездами.

Отправки маршрутными поездами характерны для перевозки угля и других массовых навалочных грузов от мест добычи до потребителей, например на электростанции, или при перевозке контейнеров чаще по специально разработанному расписанию (с ускоренной доставкой).

### 1.3.2. Автомобильный транспорт

*Автомобильный транспорт* — это вид транспорта, осуществляющий перевозку грузов и пассажиров по безрельсовым путям с использованием колесного движителя\*.

Это наиболее массовый вид транспорта для перевозки пассажиров на короткие и средние расстояния. Основная сфера его деятельности — перевозка грузов любой стоимости на небольшие и средние расстояния. Использование современных технологий типа контейнерной расширяет сферу применения автомобильного транспорта по перевозке грузов. Эффективна и перевозка на зна-

---

\* Движитель — устройство для преобразования работы двигателя или другого источника энергии в работу, обеспечивающую движение транспортных машин (например, колеса, гусеницы, парус, весла, реактивные сопла и др.).

чительные расстояния в международном сообщении, которое приносит валютную прибыль и ускоряет доставку экспортно-импортных грузов.

На автомобильном транспорте России было зарегистрировано более 450 тыс. перевозчиков, оформивших лицензии, и 1,7 млн грузовых автотранспортных средств, 100 тыс. из которых имели разрешение на международные перевозки. На пассажирских перевозках было занято более 450 тыс. транспортных средств, более 120 тыс. из которых имели лицензии. В международных перевозках пассажиров участвовали 16,7 тыс. автомобилей. Число транспортно-экспедиционных компаний — примерно 12 тыс. Нужно заметить, что производительность транспортных средств в мелких автотранспортных предприятиях в 18—20 раз ниже, чем в средних и крупных.

В России на 01.01.2006 полная протяженность сети автомобильных дорог (общего пользования, ведомственных и частных) составляла 922 тыс. км, из них 751,3 тыс. км (81,5 %) — с твердым покрытием, дорог общего пользования — 579 тыс. км, из них 525,3 тыс. км (90,7 %) — с твердым покрытием. По федеральным дорогам, протяженность которых — 46,4 тыс. км (менее 10 % от сети общего пользования), перевозят 40... 50 % грузов.

Автомобильные перевозки грузов в 2006 г. осуществляли более 70 тыс. предприятий всех отраслей экономики, являющихся владельцами грузовых автотранспортных средств, и более 100 тыс. индивидуальных владельцев.

За период рыночных преобразований более 70 % крупных и средних грузовых автотранспортных предприятий были приватизированы. Число грузовых автомобилей в индивидуальной собственности граждан за последние годы возросло в 2 раза и составляет 40 % от имеющегося в стране грузового автопарка.

Рост объемов перевозок грузов требует трансформировать автотранспортную деятельность из транспортного в транспортно-логистический сервис для снижения совокупных транспортно-логистических затрат по всей цепочке от производства продукции до ее потребления.

Число крупных и средних грузоперевозящих автотранспортных предприятий на автомобильном транспорте снижается: так в 2001 г. оно составило 2,1 тыс. ед.; 2004 г. — 1,6 тыс. ед.; 2007 г. — 1,3 тыс. ед.

На внутреннем рынке перевозок объем предложения услуг избыточен, конкуренция носит чисто демпинговый характер. Рентабельность этих перевозок недостаточна для обновления подвижного состава и обеспечения требований безопасности.

В 2006 г. объем коммерческих грузовых перевозок в целом достиг 1 647,8 млн т, а грузооборот — 80 млрд т. Объем международных автомобильных перевозок российских внешнеторговых грузов в 2006 г. достиг 40,6 млн т.

Развитие международных перевозок грузов в России сдерживается недостаточным числом автомобильных средств, соответствующих европейским нормам экологической безопасности.

Российским автоперевозчикам необходимо увеличить экспорт автотранспортных услуг, т.е. выполнять все виды транспортно-экспедиционной деятельности, связанные с перевозкой грузов в международном сообщении по иностранной и российской территории, при которых конечным потребителем транспортных услуг является иностранное юридическое или физическое лицо.

В соответствии с федеральной программой «Модернизация транспортной системы России» в стране создаются терминалы в регионах, примыкающих к международным транспортным коридорам. В крупных городах и транспортных узлах терминальные комплексы располагают складами для приема и отправления грузов, таможенными службами, охраняемыми стоянками, ремонтной зоной для автомобилей. Такие терминалы функционируют в Санкт-Петербурге, Новгороде, Пскове, Твери, Орле, Нижнем Новгороде, Воронеже, Краснодаре и Московском регионе.

Автомобильный транспорт участвует, а иногда и организует смешанные перевозки грузов во внутреннем и международном сообщении. Грузы ввозят и вывозят для отправления и получения на железнодорожных станциях, в речных и морских портах, аэропортах и при этом для повышения эффективности перевозки применяют контейнеры, транспортные пакеты и контрейлерные системы.

Государственная политика в сфере автомобилизации осуществляется в соответствии с Концепцией развития автомобильной промышленности России, одобренной распоряжением Правительства Российской Федерации от 16.07.2002 № 978-р. Целями Концепции являются создание условий, обеспечивающих развитие российской автомобильной промышленности, ее интеграцию в мировое автомобилестроение, а также повышение эффективности производства современной конкурентоспособной автомобильной техники, удовлетворяющей потребности населения, государства и субъектов хозяйствования.

Указанные цели предполагают решение следующих задач:

- насыщение транспортного комплекса страны современной автомобильной техникой, соответствующей международным требованиям по экологии и безопасности;



- совершенствование экономической и социальной инфраструктуры автомобильной промышленности;
- создание благоприятных условий для ввода в действие и эффективной эксплуатации новых мощностей по производству автомобильной техники;
- развитие конкуренции в сфере изготовления автомобильной техники, ее сбыта и оказания сервисных услуг;
- проведение эффективной таможенно-тарифной политики, направленной на оптимизацию таможенных пошлин на автомобильную технику и автомобильные компоненты;
- поэтапная интеграция России в мировой автомобильный рынок;
- организация с участием стратегических инвесторов, в том числе иностранных, новых производств по выпуску автомобильной техники и комплектующих изделий;
- повышение уровня обороноспособности государства за счет разработки и выпуска военной автомобильной техники нового поколения, в том числе двойного назначения.

Снижению негативного влияния автомобильного транспорта на окружающую среду и экономии топлива на автомобильном транспорте будут способствовать расширение применения альтернативных видов топлив, к которым в первую очередь относятся природный газ и спиртовые топлива, а также использование водорода и химических источников энергии для электромобилей.

*Основные технико-эксплуатационные особенности и достоинства* автомобильного транспорта:

- маневренность и большая подвижность, мобильность;
- доставка грузов или пассажиров «от двери до двери» без дополнительных перегрузок или пересадок в пути следования;
- автономность движения транспортного средства;
- высокая скорость доставки;
- широкая сфера применения по территориальному признаку, видам груза и системам сообщения;
- более короткий путь следования по сравнению с естественными путями водного транспорта.

*Относительные недостатки* автомобильного транспорта:

- большая себестоимость;
- большая топливоэнергоемкость, металлоемкость;