

**Обоснование необходимости повышения качества жизни населения за счёт развития автотранспортного комплекса в России**

*Бурцев Никита Валерьевич*

*Волгоградский государственный технический университет*

*Аспирант*

*Беляков Игорь Михайлович*

*Волгоградский государственный технический университет*

*Аспирант*

*Рябов Игорь Михайлович*

*Волгоградский государственный технический университет*

*Доктор технических наук, профессор*

**Аннотация**

Статья посвящена повышению качества жизни населения за счёт развития автотранспортного комплекса в России. Основными задачами исследования стали проблемы автомобильного транспорта, анализ состояния пассажирского автотранспортного комплекса страны, значение дисциплины в подготовке специалистов по эксплуатации автомобильного транспорта и перспективы развития автотранспорта. Исходя из вышеизложенного, целью данного исследования стало изучение эффективного функционирования транспортной отрасли как важнейшей компоненты производственной и социальной инфраструктуры страны.

**Ключевые слова:** транспортная подвижность, пассажирские перевозки, транспортная отрасль, участник дорожного движения, эксплуатации автомобильного транспорта, логистика.

**Justification of the need to improve the quality of life of the population through the development of the motor transport complex in Russia**

*Burtsev Nikita Valerevich*

*Volgograd State Technical University*

*Graduate student*

*Belyakov Igor Mikhailovich*

*Volgograd State Technical University*

*Graduate student*

*Ryabov Igor Mikhailovich*

*Volgograd State Technical University*

*Doctor of technical Sciences, Professor*

**Abstract**

The article is devoted to improving the quality of life of the population through the development of the motor transport complex in Russia. The main objectives of the study were the problems of road transport, the analysis of the state of the passenger transport complex of the country, the importance of discipline in the training of specialists in the operation of motor transport and the prospects for the development of motor transport. Based on the above, the purpose of this study was to study the effective functioning of the transport industry as an important component of the country's industrial and social infrastructure.

**Keywords:** transport mobility, passenger transport, transport industry, road user, operation of automobile transport, logistics.

Транспорт является одной из ключевых отраслей любого государства. Объем транспортных услуг во многом зависит от состояния экономики страны [1]. Отрасль представляет собой одну из наиболее существенных условий успешного функционирования всей экономики, оказывающее активное воздействие на формирование территориальных пропорций развития производства страны и регионов.

Для развития России важной целью является повышение качества жизни населения. Для ее достижения необходимо обеспечить экономическую и национальную безопасность, создание прочного фундамента конкурентоспособности и рациональной интеграции России в мировое сообщество. Решение этих задач, в свою очередь, невозможно без устойчивого и эффективного функционирования транспортной отрасли как важнейшей компоненты производственной и социальной инфраструктуры страны.

Целью данного исследования стало изучение эффективного функционирования транспортной отрасли как важнейшей компоненты производственной и социальной инфраструктуры страны.

### **Современные проблемы автомобильного транспорта**

У каждого транспорта есть определенный ряд проблем, рассмотрим их подробнее на примере автотранспорта. Транспортники выделили основные три проблемы: первая – это старение парка, вторая – масса льготников, третья – это старение автодорог. Все они связаны с недостатками законодательной системы, работой муниципалитетов и т.д.

Мы выделили три проблемы, и дальше будем рассматривать пути их решения.

#### *Первая проблема*

Абсолютно каждый гражданин может невооруженным взглядом увидеть в каком состоянии находится пассажирские транспортные средства в России. Эти ухудшения с каждым годом становятся все заметнее. По улицам каждый день ходят автобусы, у которых срок эксплуатации просрочен и подлежит списанию.

В России средний срок эксплуатации автобуса 10 лет, это связано с несвоевременным обслуживанием техники. На настоящее время ежегодной замене подлежат 13,5 тыс. автобусов. Откладывание замены износившегося средства приведет к ряду последствий, таких как выход из строя самого транспорта, так и более глобальных ставящих под вопрос само существование в будущем общественного транспорта.

Главной причиной описанной выше проблемы, как мы выяснили остается недостаток финансирования, а главным источником является государство. Оно не может компенсировать затраты, связанных с перевозкой 64 категорий граждан, которым федеральным законодательством предоставлены льготы по оплате проезда. Путей выхода из сложившейся ситуации просто нет, а предпринятых усилий для решения данных проблем недостаточно.

Из вышеизложенного вытекает следующий вопрос, верно ли устроен механизм оплаты льгот и приходим к ответу, что она никого не устраивает, но путь выхода из нее пока не найден.

Государство делала попытки устранить данную проблему, путем отказа от всех видов натуральных льгот и переход к различным механизмам возмещения, которые еще ищут, но главное переход к адресной компенсационной выплате. В нашей стране 46 млн. льготников и для выполнения данной программы государство должно было выделить около 60 млрд. руб. в год.

С помощью введения данной программы (компенсационных выплат) для отдельной категории граждан, позволило бы несколько уменьшить транспортную подвижность, а также повысить доходы малоимущих граждан, которые в силу возраста и жизненных обстоятельств совершают 26 поездок в месяц.

#### *Проблема вторая*

Второй проблемой стало - автомобилестроение. Автопарк должен постоянно развиваться, но в свете проблем в России, это стало затруднительно. Всего 20 лет назад у нас было 40 автомобилей на 1000 жителей, сейчас в крупных городах уже приходится около 350 автомобилей на 1000 жителей. В связи с этим необходимо создавать новые безопасные, экологически чистые и экономичные автомобили и продвигать их на рынке.

Как отмечает Л.М.Липсиц, пассажирский транспорт общего пользования обеспечивает 85% [2] бытовых поездок населения в городском и пригородном сообщении, являясь также важнейшим составным элементом городской инфраструктуры. Дисбаланс между спросом и предложением на транспортные услуги. В настоящее время люди стремятся к индивидуальным поездкам, так как поездки на общественном транспорте воспринимаются как нечто унизительное. Причиной является низкое качество пассажирских перевозок общественным транспортом в силу увеличивающихся временных затрат на поездку (в том числе увеличение времени на планирование маршрута передвижения) и низким комфортом при передвижении (перегруженность и техническая отсталость подвижного состава).

Граждане должны помнить, что эта проблема зависит не только от транспорта, но и от качества дорог, топлива, 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 дорожно-транспортных происшествий (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 последнее время ситуация настолько обострилась, что БДД на пассажирском автотранспорте стала требовать незамедлительных мер 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 транспортно-дорожного комплекса, образовательных, медицинских учреждений, общественных образований.

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

Мы видим, что у автомобилистов идет осознанное невыполнение Правил Дорожного движения. 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 и был 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.

### **Перспективы развития автотранспорта**

Логистика стала новой отраслью науки, в ее изучение входит перемещения товаров от производителя до получателя и участием 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.

Отрасль транспорта должна постоянно развиваться и опережать другие отрасли экономики, так как они зависят от нее. Один из путей развития транспорта, как упоминалось в главе выше, это высококвалифицированные трудовые кадры. И не просто квалифицированные водители, автомеханики и др., а именно связанные с экономическим планированием, распределением, обеспечением – логисты. До 1980 года этого понятия не было, но с 1990 года оно стало популярным.

Сейчас остро стоит вопрос о подготовке кадров в этой области. В последнее десятилетие значительно возросло внимание и интерес к логистике со стороны субъектов предпринимательской деятельности, что объясняется увеличением числа компаний, имеющих специализированную логистическую структуру [3].

В единой транспортной системе России пассажирский автомобильный транспорт занимает ведущее место в обслуживании населения, т.к. только автомобильным парком Министерства транспорта РФ ежедневно перевозится более 80 млн. пассажиров. В связи с этим увеличивается значение данной дисциплины в подготовке специалистов по эксплуатации автомобильного транспорта.

Областью профессиональной деятельности специалистов этого направления становится исследование с целью совершенствования технологии, а также организации перемещения грузов и людей, процессов, которые обеспечивают эти перемещения. Цель решаемых в рамках

профессии проблем - формирование высокоэффективных, безопасных и надежных, транспортных систем вкупе с обеспечением научно-технического прогресса в данной области. Выпускники с данной специализацией могут в перспективе рассчитывать на высокие руководящие должности.

Для квалифицированной подготовки логистов в России стали создавать автомобильно-дорожное университеты. Первым из них стал Московский университет. 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 городе Волгоград также есть Факультет автомобильного транспорта в Волгоградском государственном техническом университете (рис. 1). Он был основан в 1976 году. В настоящее время на кафедрах факультета работают 44 преподавателя, в том числе семь докторов технических наук, профессоров, 38 кандидатов технических наук, доцентов.



Рисунок 1. Волгоградский государственный технический университет

Логист на рынке специалистов занимает четвертое место. Эта профессия позволит России совершить рывок в рынок в транспортной отрасли. Главной задачей сейчас является не упустить хороших специалистов, так как можно отстать от других стран в развитии на десятки лет.

В среднесрочной перспективе можно ожидать повышения конкурентоспособности автоперевозчиков на внутреннем рынке

транспортных услуг за счет повышения эффективности функционирования автотранспорта, качества транспортных услуг и лучшего использования данных мониторинга потребительского спроса.

Рассмотрим пассажирские перевозки на примере города Москва. Он имеет большой парк легковых автомобилей (7,5 автомобилей) высокую интенсивность движения, приводящую к многочисленным заторам, повышению аварийности, простоям коммерческого транспорта в пробках, нанесению существенного вреда экологии. Следствием высокого уровня автомобилизации является необходимость в развитии городского пассажирского транспорта, который призван удовлетворить растущие потребности населения (комфорт и безопасность поездки, соблюдение расписания движения, высокая скорость в условиях пробок). В настоящее время в Москве общественный транспорт приобретает широкое распространение, к нему обращается все большее число граждан. Количество пассажиров, перевезенных различными видами общественного транспорта в Москве представлено в таблице (Таб.1).

Таблица. 1 Количество перевезенных пассажиров по видам общественного транспорта (млн. в сутки) [4]

Вид общественного транспорта	Количество перевезенных пассажиров (млн. в сутки)
Автобус	2,98
Троллейбус	0,8
Трамвай	0,6
Метрополитен	5,2

Как видно из таблицы (Таб. 1), основными видами транспорта в Москве является автомобильный (автобусный 2,98 миллионов пассажиров в 11 сутки) и городской электрический пассажирский транспорт (6,6 миллионов пассажиров в сутки). Отметим, что популярность общественного транспорта в перспективе будет только расти. Этому будут способствовать повышение комфорта подвижного состава, развитие системы платной парковки для личного транспорта, а также реализованный в сентябре 2016 года проекта Московского центрального кольца, планируемый пассажиропоток которого к 2025 году составит порядка 300 миллионов пассажиров ежегодно [5]. Развитие транспортной системы Российской Федерации нацелено на более полное обеспечение потребностей хозяйства и населения страны транспортными услугами [6].

Уровень загрузки автомобилей при междугородных перевозках грузов повысится примерно в 1,5 раза (с 48-50% до 75-80%) со среднегодовой экономией 800 млн. руб. Объемы перевозок грузов с применением современных технологий, в первую очередь терминальных, вырастут в 1,8-2 раза. Соответственно ежегодные доходы от осуществления междугородных перевозок увеличатся на 650-750 млн. руб.

В ближайшие 5-8 лет ожидается снижение себестоимости перевозок грузов не менее чем на 10-12%. Вместе с тем сократятся финансовые издержки и расход материально-технических ресурсов, требуемых на эксплуатацию и модернизацию парка подвижного состава. Будут созданы условия для формирования цивилизованного рынка. Это сведет к минимуму трудности предпринимателей-производителей авто услуг при доступе их на рынок с транспарентной системой государственного контроля качества предоставляемых услуг.

### **Выводы**

С помощью анализа удалось подтвердить критическое состояние транспорта в России и найти пути решения данной проблемы в будущем. Были предложены пути развития автотранспорта в нескольких направлениях и определен острый вопрос нехватки высококвалифицированных специалистов по направлению эксплуатации автомобильного транспорта.

Мы доказали, что общественный транспорт занимает важную роль в жизни человека и улучшение качества транспорта в свою очередь повысит уровень жизни населения.

### **Библиографический список**

1. Сыбачин С. А. Транспортная отрасль России как основа инновационного развития экономики страны //Транспортное дело России. 2010. №. 12.
2. Информационно – статистический бюллетень «Транспорт России» Январь – декабрь 2015 URL: <http://www.mintrans.ru/upload/iblock/e96/3.ИНФОРМАЦИОННО-СТАТИСТИЧЕСКИЙ%20БЮЛЛЕТЕНЬ%20ТРАНСПОРТ%20РОССИИ%2003А%202015%20ГОД.pdf> 148
3. Галенко В.П., Уваров С.А. О подготовке квалифицированных специалистов в сфере логистики //Российское предпринимательство. 2005. №. 2.
4. Лекция «Транспортная система Москвы» в МАДИ и РЭУ им. Г.В. Плеханова» URL: [http://dt.mos.ru/legislation/presentation/files/lekcia\\_2015.pdf](http://dt.mos.ru/legislation/presentation/files/lekcia_2015.pdf).
5. Пассажирское движение по МЦК запустили в субботу URL: <http://mosnovostroy.ru/news/transport/34651.html>.
6. Шишкина Л.Н. Транспортная система России. М.: Наука, 2003. 432 с.