

Юбилей «АТ» – наш общий праздник!

В. Кузьмина

Весь предыдущий год, в преддверии 90-летия журнала «Автомобильный транспорт», мы размещали в разделе «По колее былых времен» статьи, опубликованные в нашем издании несколько десятков лет назад. Как и сегодня, в те далекие годы поднимались насущные проблемы автотранспортников, рассказывалось о передовых методах организации перевозочного процесса, новинках автомобильной техники, обсуждались вопросы безопасности движения, подготовки кадров и др.

Суть и содержание этих материалов в полной мере подтверждают, что члены редакционной коллегии и сотрудники журнала на протяжении всех периодов его развития сохранили преемственность в достижении той цели, которая ставилась перед журналом 90 лет назад.

На наш взгляд, это и есть секрет долголетия журнала «АТ» – самого продолжительного периодического автотранспортного издания в России.

Истоки

Первый номер журнала вышел в январе 1923 года под названием «Мотор», в 1941 году он был переименован в «Автомобиль», а с 1953 года стал называться «Автомобильный транспорт». Таким образом, в 2013 году издание отмечает двойной юбилей – 90 лет с момента выхода первого номера журнала и 60 лет, как он обрел свое нынешнее название – «Автомобильный транспорт».

Изначально перед изданием «Мотор» была поставлена цель – привлечь внимание широких кругов общественности к быстро развивающемуся автомобильному виду транспорта и подготовить почву для создания отечественного автомобилестроения. На обложке первого номера было написано: «Журнал имеет своей задачей широкую постановку проблемы механического транспорта в России и всестороннее изучение

развития механического транспорта в России и за границей».

Справедливости ради отметим, что немалое внимание популяризации автотранспорта уделялось и в дореволюционной России. Так, в 1898 г. выходом первой книги по устройству автомобиля Н.А. Песоцкого «Самодвижущиеся экипажи с паровыми, бензиновыми и электрическими двигателями, экипажи с педалями» было положено начало массовому выпуску автотранспортной литературы. В конце XIX века стали выходить и первые автомобильные журналы. До 1917 г. было 18 периодических изданий, связанных с автотранспортом. Однако наиболее авторитетным журналом был орган Российского автомобильного общества «Автомобиль», отражавший на своих страницах отечественную и зарубежную автомобильную жизнь. Он был основан в 1902 г. и прекратил свое существование в марте 1917 г.



После окончания Гражданской войны в России восполнить образовавшийся пробел в сфере автотранспортной периодики выпала честь журналу «Мотор». Его тематика охватывала такие вопросы, как автомобильная техника, организация ремонта автомобилей, производство специального оборудования, тракторное дело, применение механической тяги в различных отраслях хозяйства, строительство дорог, история русского автомобилизма и др.

В первой редакционной статье журнал писал: «Механический транспорт, несмотря на свое давнее появление, приобрел в целом ряде государств широкое народно-хозяйственное значение только за последние годы, когда он сумел проникнуть в толщу народного хозяйства и связаться с широкими кругами населения. До того времени механический транспорт сначала в виде автомобилей и дорожных поездов, затем в виде тракторов и, наконец, в виде воздухоплавательных аппаратов не переставал являться либо средством для отдельных экспериментов, либо средством обслуживания ограниченной, наиболее благосостоятельной части населения... В России проблема механического транспорта до сего времени продолжает оставаться неразрешенной и, главным образом, потому, что ее не удалось связать с широкими кругами населения, в подавляющем большинстве своем принадлежащего к сельскохозяйственному населению. Если в России появление автомобиля относится еще

к прошлому столетию, то все-таки он в своем подавляющем количестве совершенно не отвечал потребностям нашего хозяйства и не старался удовлетворить тех или иных широких задач народно-хозяйственного организма. Вплоть до минувшей войны и даже до 1917 года проблема механического транспорта продолжала пребывать у нас в зачаточном состоянии, и даже приобретение десятков тысяч автомобилей во время войны не послужило никаким толчком к механизации нашего транспорта. Затраченные на механический транспорт колоссальные средства ушли не на те нужды, для которых они предназначались, и когда в момент демобилизации и перехода с военного положения на мирное страна оказалась обладательницей многих тысяч единиц механического транспорта, она не сумела извлечь из последних никакой пользы».

На примере этой публикации видно, что журнал с самого начала своего существования привлекал внимание широких слоев населения и инженерно-технической общественности к актуальным проблемам автомобилизации страны. Но он не только поднимал эти вопросы, но и определял задачи по созданию отечественного автомобилестроения, знакомил читателей с мировым опытом. Так, в первом номере за 1923 год помещены статьи «Работы проф. Н.Е. Жуковского в области транспорта», «Пути развития автомобильной промышленности в России», «Автотранспорт и дороги». В числе первых редакторов журнала были известные ученые: автомобильный раздел возглавлял В.Ю. Гиттис, авиационный – С.А. Чаплыгин, мотоциклетный – А.М. Иерусалимский. В редакционный совет входил и молодой инженер Е.А. Чудаков, ставший впоследствии академиком и вице-президентом Академии наук СССР.

Безусловно, вся история журнала – это отражение состояния развития автомобильного транспорта страны. К примеру, в №7 за 1925 год в разделе «Хроника» сообщается: «В Москве пока работает всего 44 автобуса, число которых предполагается в те-

ние 1925 года довести до 122... На днях открывается 6-я линия – от Сокольников до Академии воздушно-го флота. Интерес населения к автобусному движению, несмотря на летнее время и выезд большого числа москвичей на дачи, не сокращается... За время своей работы таксомоторы МКХ показали, что интерес населения к таксомоторному движению довольно значителен. У таксомоторов почти нет простоев, и они тут же,



Автомобиль ЗИС-5 с двумя прицепами во время пробега по маршруту Москва – Горький – Москва (фото из журнала «Автомобиль», № 1, 1947 г.)

по прибытии на определенное место, занимаются новыми пассажирами. За все дни работы таксомоторов не было ни одного конфликта между пассажирами и шоферами».

Большое место в журналах тех лет занимала информация о конструкциях автомобилей, мотоциклов, тракторов, выпускавшихся зарубежными фирмами. С самого начала становления отечественного автомобилестроения журнал регулярно публикует материалы и о конструкциях отечественных автомобилей, их узлов, агрегатов, опыте эксплуатации.

В начале тридцатых годов, когда в Москве, Ленинграде и других крупных городах создаются автотранспортные предприятия, использующие первые отечественные автомобили, журнал широко распространяет их опыт работы. Так, в «Моторе» №2 за 1935 г.

редакция публикует следующее обращение к читателям: «Громадные задачи, которые ставит 1935 год перед сотысячным автомобильным парком, могут найти свое освещение в журнале только при ближайшем участии рабочих и ИТР автопредприятий – читателей журнала. Особенно важен обмен опытом между авторемонтными заводами, заводами, производящими гаражное оборудование, автобазами, гаражами – по всем вопросам, возникающим на местах. Необходимо, чтобы освещение этих вопросов носило не случайный характер, а чтобы заводы, автобазы, гаражи поддерживали постоянную связь с журналом... Только при такой постоянной связи предприятий с журналом возможны постановка и разрешение на страницах журнала всех назревших в производстве вопросов».

На страницах издания тех лет, как, впрочем, и сегодня, публикуются статьи видных специалистов по вопросам автомобилестроения, обосновывается необходимость создания отечественной автомобильной техники для различных условий эксплуатации. Напечатанные в журнале статьи служат источником достоверной информации для многих поколений читателей. К примеру, можно привести следующий интересный факт. Для написания своей легендарной книги «Погоня за Руссо-Балтом» известный автоисторик, инженер-конструктор Л.А. Шугуров (1934–2009) собирал буквально по крохам материалы по истории автомобильного производства на Русско-Балтийском вагонном заводе в Риге и его филиалах в Петербурге и Москве. В результате двух опустошительных войн архивы этого предприятия исчезли, а отрывочные сведения по давно уже не существующему заводу, которые Л.А. Шугурову удалось разыскать в литературе, только порождали у него новые вопросы. Но он вспомнил, что первичной информацией по «Руссо-Балту» владел С.О. Макаровский, который в 20-е годы прошлого столетия был техническим директором АМО, а на Русско-Балтийском заводе заведовал

кузнечно-прессовым производством. Примечательно, что именно С.О. Маркаровский, который умер в 1934 году, стал автором статьи «Пути развития автомобильной промышленности в России», опубликованной в первом номере журнала «Мотор» в 1923 году. И, как потом отметил в своих воспоминаниях Л.А. Шугуров, именно свидетельства этого очевидца, располагавшего первичной информацией, помогли ему в дальнейшем снять многие спорные вопросы. И по настоящее время в журнале «Автомобильный транспорт» публикуются статьи авторитетных, хорошо знающих свое дело профессионалов в области автомобильного транспорта и автомобилестроения – руководителей транспортных организаций и предприятий, автомобильных компаний. В свою очередь корреспонденты «АТ» приводят данные в своих статьях только из официальных источников, рассказывают об опыте работы автоперевозчиков, выезжая непосредственно на места во многие регионы России.

Но вернемся к публикациям прошлых лет. Созданию новых образцов советских автомобилей способствовали автопробеги, проводившиеся в те годы и широко освещавшиеся в журнале. В 1933 г. был организован первый автопробег на отечественных автомобилях по маршруту Москва – Каракумы – Москва. В 1936 г. прово-

дится первый женский автопробег по маршруту: Москва – Ярославль – Иваново – Горький – Чебоксары – Казань – Уфа – Челябинск – Петропавловск – Кокчетав – Малые Каракумы – Сталинград – Ростов – Киев – Минск – Москва – Ленинград – Москва общей протяженностью 10 016 км. Тогда же на советских легковых автомобилях М-1 был проведен автопробег Горький – Москва – Ленинград. Эти пробеги показали, что советская автомобильная техника обладала достаточной надежностью даже в тяжелых условиях эксплуатации. Они послужили важным стимулом привлечения широких масс населения, и прежде всего молодежи, к овладению автомобильной профессией. В этот период на страницах журнала обсуждаются проблемы строительства гаражей, организации ремонта, экономики автотранспорта, подготовки кадров массовых профессий для отрасли.

Большое место в публикациях занимали вопросы распространения опыта передовиков, новаторов, участвовавших в широко развитом в те годы движении за 100-тысячные пробеги автомобилей без капитального ремонта, за экономию автомобильного топлива и других эксплуатационных материалов. Журнал размещал много конкретных предложений рационализаторов, водителей, ученых по вопросам совершенствования от-

дельных узлов автомобилей, повышению мастерства вождения. Многие из этих статей не потеряли своей актуальности и в настоящее время.

Важным событием, определившим становление автомобильного транспорта общего пользования как самостоятельной отрасли народного хозяйства было принятие III сессией Верховного Совета СССР 29 мая 1939 г. закона «Об образовании в союзных республиках народных комиссариатов автомобильного транспорта». Этот закон способствовал развитию материально-технической базы автотранспортных предприятий общего пользования, более высокой организации и эффективности использования автомобильного транспорта всего народного хозяйства.

С развитием автомобильного транспорта как самостоятельной отрасли народного хозяйства увеличивается и число проблем, обсуждаемых на страницах журнала.

В период Великой Отечественной войны автотранспортники самоотверженно трудились как на фронте, так и в тылу и многое сделали для того, чтобы приблизить нашу победу. В годы войны выпуск журнала не прерывался. «Все для фронта, все для победы» – этому общенародному призыву подчинена тематика издания в эти тяжелые годы. «Организация службы технической помощи при автоперевозке войск», «Противоздушная оборона автоколонн на марше», «Организация воинских перевозок» – это лишь некоторые названия статей в одном из номеров журнала военного периода. В нем публикуются статьи о подготовке водителей для Советской Армии, об опыте ремонта автомобильной техники в полевых условиях, о мастерстве и сноровке воинов-водителей, о трофейной автомобильной технике и др.

В послевоенный период начинается быстрое развитие автомобильного транспорта, чему способствует увеличение выпуска автомобилей. В период 1946–1950 гг. вошли в строй Ульяновский, Минский, Кутаисский, Одес-



Молодой шофер-стотысячник Н. Гусев и начальник гаража А. Костромин (фото из журнала «Автомобиль», № 3, 1949 г.)

ский автозаводы, которые наряду с выпуском старых моделей осваивали производство новых автомобилей.

На автомобильном транспорте в этот период совершенствуется организация перевозок, рождаются новые инициативы и начинания. Автотранспортники вносят коренные изменения в организацию транспортного процесса, внедряют централизованные перевозки, которые позднее стали основой транспортного обслуживания предприятий народного хозяйства автомобильным транспортом. Они способствовали внедрению более совершенной технологии погрузочно-разгрузочных работ с использованием средств механизации, пакетных и контейнерных перевозок, применению электронно-вычислительной техники, использованию автопоездов.

Уже в 1950 г. выпуск автомобилей составил 363 тыс. шт., а грузооборот автомобильного транспорта превысил 20 млрд ткм. Надо отметить, что журнал всегда публиковал статистические данные и сведения, характеризующие состояние и развитие автотранспортной отрасли в разные годы. Приведем некоторые выдержки из него, показывающие состояние и развитие отрасли в прошлом столетии.

Цифры и факты

В 1919 г. была проведена Всероссийская перепись автотранспортных средств, которая зарегистрировала их наличие в республике в количестве 12 тыс. ед., из них 4,4 тыс. были на ходу, в том числе 1,5 тыс. грузовых и 1,4 тыс. легковых автомобилей.

К началу 1929 г. автобусов в СССР насчитывалось 1368 ед., в том числе в РСФСР 725 ед. Автобусное сообщение (внутригородское) осуществлялось в 84 городах, в том числе в РСФСР в 41 городе с протяженностью пассажирских линий в городском сообщении всего 844 км, из них в городах РСФСР 646 км. В междугородном сообщении в СССР работало всего 204 линии общей протяженностью 17 907 км, в том числе в РСФСР 79 линий протяженностью 8071 км.

В 1928–1932 г. были заложены основы массового выпуска отечественных грузовых и легковых автомобилей и автобусов, началось строительство дорог, создана сеть школ по подготовке водителей и ремонтных рабочих, открыты техникумы и институты для подготовки специалистов автомобильного транспорта. В 1930 г. на Украине – в Харькове, затем в Ленинграде, Москве, Саратове и Омске были открыты автомобильно-дорожные институты.

Создание и деятельность самостоятельного Всесоюзного центрального управления шоссейных, грунтовых дорог и автомобильного транспорта при Совнаркомом СССР – ЦУДОТРАНС



У корпуса главного конвейера Уральского автозавода (фото из журнала «Автомобиль», № 1, 1949 г.)

при СНК СССР, образованного в ноябре 1928 г. на базе ЦУМТ НКПС, – важная страница в истории становления управления автотранспортом в нашей стране.

В целях интенсификации использования имеющихся в стране автомобилей СНК РСФСР в феврале 1930 г. принял решение об объединении автотранспортных организаций и создании на их базе Всесоюзного объединения складского и транспортно-экспедиционного дела – «Союзтранс»

при НКПС. Это решение было направлено на преодоление ведомственных интересов в организации перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом.

Развитие материально-технической базы отрасли в тридцатые годы, формирование и развитие системы автомобильного транспорта общего пользования в стране привели к образованию в 1939 г. Народных Комиссариатов, в последующем Министерств автомобильного транспорта союзных республик, что позволило использовать централизованно сеть автохозяйств общего пользования и более рационально организовать авторемонтное производство.

Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 28 июня 1939 г. был принят Закон «Об образовании Народного Комиссариата автомобильного транспорта РСФСР», преобразованного в 1946 г. в Министерство автомобильного транспорта РСФСР. Большое внимание к отечественному автомобилестроению и развитию автомобильного транспорта предопределило его растущую роль в грузовых и пассажирских перевозках в довоенные годы. К 1940 г. грузооборот автотранспорта увеличился по сравнению с 1928 г. почти в 45 раз.

Мирный созидательный труд нашего народа был прерван в июне 1941 г. вероломным нападением на нашу страну фашистской Германии. В первые же дни войны автомобили вместе с водителями, прежде всего из автохозяйств общего пользования, были мобилизованы на пополнение военного автопарка страны.

Только за время битвы за Москву 2 тыс. автомобилей столицы использовались для доставки фронту всех видов материальных средств с предприятий, складов и железнодорожных станций, а также для переброски на передовые позиции стрелковых частей и соединений.

В июле – ноябре 1941 г. в восточные районы страны при помощи железнодорожного и участия автомобильного транспорта было эвакуи-

ровано более 1500 промышленных предприятий.

Героически сражались воины-автомобилисты на фронтах Великой Отечественной войны. Только во время боев под Сталинградом, с 1 по 20 ноября 1942 г., из района Камышина в районы сосредоточения войск для наступления было перевезено 15 тыс. т грузов. Золотыми буквами в историю Великой Отечественной войны вписан подвиг автомобилистов, доставлявших в блокадный Ленинград по льду Ладожского озера продовольственные и другие грузы, а также эвакуировавших из города детей, стариков, больных и раненых. Эта дорога была названа «Дорогой жизни», она функционировала в течение пяти месяцев 1941–1942 гг., а затем зимой 1942–1943 гг. Всего на автомобилях в Ленинград было доставлено 386 тыс. т грузов и эвакуировано 734 тыс. человек.

После окончания Великой Отечественной войны автомобильный транспорт играл важную роль в восстановлении и дальнейшем развитии народного хозяйства.

В 1950 г. грузовых автомобилей в стране (ЗИЛ, ГАЗ и ЯЗ) было выпущено 300 тыс. и 20 тыс. автобусов. В этот год автомобильный транспорт РСФСР перевез грузов в 2,2 раза больше, чем в довоенный 1940 г. Грузооборот возрос больше чем в 2 раза.

В ноябре 1952 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР было образовано союзно-республиканское Министерство автомобильного транспорта СССР, но в связи с Законом Верховного Совета СССР от 15 марта 1953 г. «О преобразовании министерств СССР» указанное министерство было упразднено и его функции переданы в МПС СССР, в котором было образовано Главное управление автомобильного транспорта.

26 августа 1953 г. Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР было образовано союзно-республиканское Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР. К концу 1955 г. перевозки грузов в Российской Федера-

ции и грузооборот за 5 лет возросли примерно в 2 раза.

В мае 1955 г. автомобильному транспорту общего пользования были переданы автотранспортные организации, занимающиеся перевозками сельскохозяйственных продуктов, и поручена доставка грузов сельского хозяйства на заготовительные пункты, к станциям железных дорог и пристаням.

Создание в 1956 г. советов народного хозяйства привело к упразднению большинства союзных и союзно-республиканских отраслевых министерств, в том числе первым из них пал и Минавтошосдор СССР. Его задачи были переданы республиканским ми-



Москва. Площадь Маяковского
(фото из журнала «Автомобиль», № 9, 1947 г.)

нистерствам. В этот период были проведены значительные работы по развитию автотранспорта общего пользования РСФСР. Перевозки грузов в республике только в период 1959–1965 гг. возросли более чем в 1,5 раза, а грузооборот – в 1,8 раза. Такой рост был обусловлен большим пополнением автомобильного парка с качественны-

ми изменениями его состава. Наши заводы в эти годы приступили к выпуску новых автомобилей более совершенной конструкции: грузовых ЗИЛ-130, ГАЗ-53, Урал-375, МАЗ-500, КрАЗ-219 и др. Автомобильный парк отрасли увеличился за семь лет в 2,8 раза.

На территории РСФСР было упразднено 4 тыс. мелких автохозяйств и передано в крупные автохозяйства общего пользования около 80 тыс. грузовых автомобилей, 40% всего автомобильного парка республики находились в крупных автохозяйствах.

Определенные успехи были достигнуты в развитии пассажирских перевозок. Они возросли в 1965 г. примерно в 2 раза по сравнению с 1958 г. Количество легковых такси в республике увеличилось в 3 раза.

Было построено несколько крупных авторемонтных предприятий, каждое мощностью на 3000 капитальных ремонтов полнокомплектных автомобилей, реконструированы имевшиеся ремонтные заводы и центральные авторемонтные мастерские. Производство гаражного оборудования, выпускавшегося на заводах треста ГАРО, возросло в 2,2 раза.

Рационализаторы и изобретатели внесли значительный вклад не только в развитие работы своей отрасли, но и в совершенствование конструкции автомобилей, ремонт автомобильных шин и др.

В конце 60-х и начале 80-х годов прошлого столетия получили дальнейшее развитие производственно-техническая база отрасли, международные автотранспортные связи, грузовые и пассажирские перевозки. С переходом отрасли на работу в условиях полного хозрасчета и самофинансирования уровень обслуживания заказчиков автотранспортом повысился. Грузовой автомобильный парк Минавтотранса РСФСР в 1990 г. стал обеспечивать транспортное обслуживание более 40 тыс. предприятий и организаций, 75 министерств и ведомств союзного и республиканского значения. В сутки грузовыми автомобилями министерства перевозилось около 9 млн т грузов.

В грузовых перевозках было взято генеральное направление на широкое развитие комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания народного хозяйства. К концу 80-х – началу 90-х годов было создано 52 специализированных предприятия «Автотрансобслуживание», которые приняли на полное комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание 238 крупных предприятий. Для организации перевозок крупногабаритных тяжеловесных грузов в системе Минавтотранса РСФСР в 1978 г. было создано специализированное объединение «Спецтяжавтоотранс», которое могло перевозить грузы единой массой до 700 т.

Пассажирский автотранспорт Минавтотранса РСФСР тех доперестроенно-рыночных времен стал крупным хозяйственным комплексом. На его автобусный парк приходилось 46% объема пассажирских автобусных перевозок, выполнявшихся в СССР. О темпах развития этих перевозок можно судить по таким цифрам: в 1988 г. автобусное сообщение в РСФСР осуществлялось на 38 тыс. маршрутах общей протяженностью 2,2 млн км, в 1958 г. протяженность составляла 216 тыс. км. Внутригородские перевозки пассажиров осуществлялись в 1343 городах и рабочих поселках, причем в 92% автобус являлся для них единственным видом транспорта. В 566 больших и средних городах России работали легковые таксомоторы. Так отражалась в реальной нашей жизни принятая еще на заре автомобилизации политика преимущественного развития общественного транспорта.

История развития журнала «АТ» – это история развития автотранспортной отрасли страны

И сегодня в журнале «Автомобильный транспорт», следуя традициям, заложенным 90 лет назад, по-прежнему публикуются цифры, характеризующие состояние дел в автотранспортном комплексе страны. Нынешнему поколению читателей они хорошо известны. Но для сравнения напомним некоторые из них.

В 2011 г. объем перевозок грузов автомобильным транспортом составил 5,7 млрд тонн. Автомобилисты перевезли 54,8% от общего объема всех видов грузов.

Международные автомобильные перевозки осуществляются более чем в 40 странах мира. На этом рынке работают более 5,5 тыс. российских компаний, обеспечивающих более 200 тысяч рабочих мест и увеличивающих доходную часть только федерального бюджета более чем на 8 млрд руб. в год. В 2011 г. перевозки внешнеторговых грузов автомобильным транспортом составили 30,7 млн тонн.

В 2011 г. общий эксплуатационный парк подвижного состава грузового автомобильного транспорта составил более 5,5 млн единиц. Произошло существенное перераспределение парка автомобилей между хозяйствующими субъектами в пользу индивидуальных автовладельцев. В предприятиях всех отраслей экономики числится 656 тыс. грузовиков, а в крупных и средних предприятиях отрасли «Автомобильный транспорт» – около 45,8 тыс.

Автомобильный транспорт обеспечивает почти 60% объема пассажирских перевозок в стране. Пассажирский транспорт общего пользования осуществляет около 85% трудовых и бытовых поездок населения в городском и пригородном сообщении.

Автобусным транспортом крупных и средних предприятий обслуживаются почти 900 городов, 56 575 сельских населенных пунктов. Объем пассажирских перевозок в 2011 г. составил 13 416 млн пассажиров.

В настоящее время международные пассажирские перевозки осуществляются более чем с 30 странами, перевозится более 11 млн пассажиров в год.

Эти цифры характеризуют развитие автотранспорта в 2011 году. Но уже наступил 2013 год, и через два-три месяца на очередном расширенном заседании коллегии Министерства транспорта России будут подведены итоги прошлого года и определены задачи на будущий период, о чем мы обязательно расскажем нашим читателям.

Корреспонденты журнала «АТ» принимают участие во многих мероприятиях, проводимых Министерством транспорта России, Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков, Союзом транспортников России, Российским автотранспортным союзом, Государственной думой РФ, научно-исследовательскими и учебными заведениями. На круглых столах, конференциях, семинарах автотранспортники поднимают актуальные вопросы, излагают свои проблемы, что находит отражение на страницах журнала.

Журналисты издания рассказывают о новых моделях автотранспортной техники, представленных на ведущих выставках страны, участвуют в презентации новых автомобилей, проводят тест-драйвы, делясь с читателями своими впечатлениями.

Среди многочисленных рубрик журнала важнейшей является «Выездная редакция». Корреспонденты «АТ» бывают во многих уголках России, где встречаются с руководителями автотранспортных организаций и предприятий. Журнал «Автомобильный транспорт» стал трибуной по обмену опытом между предприятиями в области организации перевозок, повышения их эффективности, внедрения прогрессивных технологий на транспорте.

Нам приятно, когда молодые читатели журнала сообщают, что «Автомобильный транспорт» выписывали еще их отцы, а некоторые из них даже печатались в нем. Значит, не зря пройден этот долгий путь длиной 90 лет.

Сегодняшний юбилей «АТ» – это наш общий праздник! Мы рады разделить праздничное настроение с читателями, авторами статей, объективно рассказывающими об истинном положении дел в отрасли и ее новациях, нашими учредителями – Министерством транспорта Российской Федерации и Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков, которые помогают выйти журналу на новый исторический виток его развития – достижение векового рубежа.