**ОП.04 Транспортная система России.**

**Задание.**

1. Ознакомится с теоретическим материалом.

2. Ответить на вопросы.

Работы принимаются в виде реферата. Указывается Ф.И.О. № группы, наименование дисциплины.

Реферат принимается на электронную почту [kolchurina1982@bk.ru](mailto:kolchurina1982@bk.ru) Работы будут проверятся и выставляться зачет/незачет.

**Тема: Структура управления железнодорожным транспортом.**

Железнодорожный транспорт представляет собой сложное многоотраслевое хозяйство,

в состав которого входят железные дороги, предприятия, административно-хозяйственные, культурно-бытовые и медицинские учреждения, научно-исследовательские институты, вузы, техникумы, школы.

Для осуществления перевозочного процесса железные дороги располагают техническими средствами, включающими в себя подвижной состав и инфраструктуру, в которую входят:

• железнодорожный путь с необходимым путевым развитием в раздельных пунктах

для приема, скрещения, обгона, расформирования, формирования и отправления поездов и выполнения других операций;

• сооружения для посадки, высадки и обслуживания пассажиров;

• устройства для хранения, погрузки и выгрузки грузов;

• устройства сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы

для обеспечения безопасности движения поездов и ускорения производственных процессов;

• сооружения для экипировки и ремонта локомотивов и вагонов;

• устройства электроснабжения, в том числе тяговые подстанции и контактная сеть на

электрифицированных линиях;

• устройства водоснабжения;

• устройства материально-технического снабжения. Специфике работы железных дорог, связанной с размещением их по всей территории страны, необходимостью обеспечения регулярного движения поездов при любых условиях и четкого взаимодействия всех звеньев железнодорожного конвейера, свойственна особая структура управления, организованная по производственно-территориальному принципу.

Благодаря этому обеспечиваются конкретность руководства и возможность проведения единой технологической политики на всей сети железных дорог страны.

### Основные направления структурной реформы на железнодорожном траспорте

#### Предпосылки структурной реформы на железнодорожном Транспорте

Анализ современного состояния железнодорожного транспорта России показал, что существует ряд серьёзных проблем, которые могут проявиться в течение ближайших 5-10 лет:

- значительный объём потребностей в инвестициях для поддержания существующей базы основных фондов (125-150 млрд в год);

- низкая прибыльность системы в целом, и возможность дальнейшего сокращения издержек, при отсутствии рыночных экономических рычагов;

- перекрёстное субсидирование убыточных видов деятельности (по пассажирским перевозкам);

- недостаточная финансовая прозрачность хозяйственной деятельности;

- совмещение функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности в одном органе государственного управления;

- несоответствие существующей нормативной базы функционирования железнодорожного транспорта общей направленности налогового законодательства России;

- недостаточная эффективность координации развития всех видов транспорта;

- недостаточная гибкость систем регулирования тарифов и др.

Необходимость проведения структурных преобразований в отрасли вызвана следующими основными причинами:

- постоянное сокращение базы пригодных к эксплуатации основных фондов отрасли. К 2010 году парк локомотивов сократится на 30% от уровня 2000 г. при отсутствии инвестиций;

- истощение резерва повышения экономической эффективности отрасли административными методами;

- отсутствие организационно-правовой базы для интеграции России в мировые транспортные рынки (транзит перевозок «Восток - Запад»).

Отсутствие непреодолимых политических и социальных препятствий определяют период реформ.

Реформы предполагаются провести в три этапа:

- первый (подготовительный) - 2001-2003 гг.;

- второй (организационно-правовое разделение видов бизнеса) -2003-2005 гг.;

- третий (открытие основных видов бизнеса для конкуренции) -2006-2010 гг.

#### Цели, задачи и основные принципы структурной реформы на железнодорожном транспорте

Цель:

- повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта, его доступности, безопасности и качества представляемых им услуг;

- формирование единой гармоничной транспортной системы страны;

- снижение совокупных народнохозяйственных тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом;

- удовлетворение растущего спроса на услуги железнодорожного транспорта.

Чтобы достичь этого необходимо решить следующие задачи и принципы:

- разделение функций государственного управления и организации хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте;

- сохранение единой государственной сетевой производственной инфраструктуры железных дорог и централизованного диспетчерского управления;

- поэтапное прекращение перекрёстного субсидирования между грузовыми и пассажирскими перевозками;

- совершенствование тарифной политики правительственной комиссии;

- развитие конкуренции в сфере перевозок грузов, ремонта подвижного состава, обслуживания пассажиров;

- недопущение слияния предприятий с предприятиями естественномонопольного сектора;

- выделение из сферы деятельности федеральных железных дорог, объектов социально-бытового и другого назначения.

#### Организационная структура железнодорожного транспорта

Ключевыми решениями в этой области являются:

- организационное разделение грузовых, пассажирских пригородных и пассажирских перевозок в дальнем следовании;

- сокращение интеграции инфраструктуры и части грузовых перевозок;

- организационное отделение межгосударственной транзитных, интермодальных и рефрежераторных перевозок от других грузовых перевозок;

- развитие частных грузовых операторских кампаний, владеющих подвижным составом;

- постепенный переход части грузового вагонного парка к частным собственникам;

- сохранение единства собственности на инфраструктуру и магистральный локомотивный парк;

- рассмотрение вопроса о выделении в долгосрочной перспективе вертикально-интегрированных компаний на участках сети;

Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования - комплекс зданий и сооружений железнодорожного транспорта включающий в себя: железнодорожные пути, искусственные сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, связи, СЦБ, здания и др.

Имущественный комплекс - это недвижимое имущество в состав которого входят все виды имущества земельные участки, здания, сооружения оборудование, сырьё и др.

#### Основные этапы структурной реформы на железнодорожном транспорте

Первый (подготовительный) этап (2001-2002 гг. )

На первом этапе реформирования должны быть решены задачи:

- правовое обеспечение реформирования (принятие необходимых законодательных актов);

- разделение на железнодорожном транспорте функций государственного регулирования и хозяйственного управления. Передача функций хозяйственного управления. Передача функций хозяйственного управления из ведения МПС России специально создаваемому хозяйствующему субъекту ОАО РЖД, 100% акций которого закреплены за государством и продаже не подлежит;

- развитие рынка железнодорожных перевозок, формирование условий и создание операторских кампаний, дирекций пригородных пассажирских перевозок и др.;

- создание условий для организационно-правового разделения видов деятельности;

- приватизация и вывод из структуры федерального железнодорожного транспорта не связанных с организацией движения;

- оптимизация систем управления движением на федеральном железнодорожном транспорте;

- создание механизмов, обеспечивающих внутренний и внешний контроль;

- упорядочение существующей тарифной системы;

- развитие внутриотраслевой конкуренции;

- разработка механизма поддержки пассажирских перевозок;

На втором этапе должны быть решены задачи:

- выделение из ОАО РЖД в виде дочерних открытых обществ ОАО РЖД следующих видов деятельности пассажирских перевозок в дальнем следовании, пригородных перевозок, предприятий по ремонту технических средств для железнодорожного транспорта, неосновных видов деятельности;

- завершение оптимизации структуры управления;

- упорядочение функций федеральных органов в области транспорта.

Основные мероприятия на третьем этапе реформирования являются:

- выделение организационно-правовое пассажирских кампаний в дальнем следовании из федеральной дирекции в виде её дочерних открытых акционерных обществ;

- установление порядка продажи лицензий на осуществление пригородных пассажирских перевозок;

- привлечение инвестиции через выпуск облигационных займов, привлечение синдицированных кредитов, продажи пакетов акций дочерних акционерных обществ;

- передача отдельных малодеятельных железнодорожных линий и участков в собственность региональных и местных органов власти и предприятий;

- создание нескольких конкурирующих между собой вертикальноинтегрированных железнодорожных кампаний.

#### Управление реформой

Для обеспечения выполнения мероприятий реформирование установлены внешние и внутренние механизмы контроля и управления.

Внешний контроль и управление

Правительство РФ по согласованию с Президентом РФ назначает руководителя ОАО «РЖД».

Правительственная комиссия по структурной реформе железнодорожного транспорта осуществляет контроль за выполнением мероприятий.

Правительство РФ, уполномоченный им Федеральный орган Государственного регулирования и федеральная комиссия по регулированию естественных монополий осуществляет общее руководство реформой.

Комиссия по приватизации, формирует состав имущественного комплекса ОАО «РЖД» и состаящая из представителей министерств и ведомств, определяет перечень имущества и предприятий, не подлежащих включению в состав ОАО «РЖД».

Внутренний контроль и управление реализуется посредством соблюдения основных принципов и направлений реформирования через представителей государства в организациях управления ОАО «РЖД».

#### Результаты структурной реформы на железнодорожном транспорте

Структурная реформа на железнодорожном транспорте позволит решить её основные проблемы и обеспечить достижение целей определённых Правительством Российской Федерации:

- повышение эффективности деятельности железнодорожного транспорта;

- отделение конкурентных секторов от естественных монополий;

- нормативная база будет приведена в соответствии с основными принципами гражданского законодательства России;

- будет повышена эффективность системы государственного регулирования;

- повысится мотивация работников железнодорожного транспорта, производительность их труда;

- будет в полной мере обеспечена социальная защищённость работников железнодорожного транспорта.

Таким образом, осуществление основных направлений структурной реформы на железнодорожном транспорте послужит стимулом перехода на новую ступень его развития и будет способствовать росту экономики страны.

Контрольные вопросы.

1. Что представляет железнодорожный транспорт?

#### Цель структурной реформы на железнодорожном транспорте?

#### Результаты структурной реформы на железнодорожном транспорте?

**Литература**

1 Ефименко, Ю.И. Железные дороги. Общий курс : учебник для бакалавров и специалистов / Ю.И. Ефименко, В.И. Ковалев, С.И. Логинов и др.; под ред. Ю.И. Ефименко. – 6-е изд., перераб. и доп. – Москва: УМЦ на ж/д транспорте, 2015. – 503с. Текст : непосредственный.

2 Ефименко, Ю.И Общий курс : учебник для СПО / Ю.И. Ефименко, М.М. Уздин, В.И. Ковалев, и др.; под ред. Ю.И. Ефименко. – 6-е изд.,стер. – Москва: УМЦ на ж/д транспорте, 2015. – 256с. Текст : непосредственный.

3 Соколов, В.Н. Общий курс : учебник для СПО /В.Н. Соколов, В.Ф. Жуковский, С.В. Котенкова и др.; под ред. В.Н. Соколова. – Москва: УМК МПС России, 2015. – 296с. Текст : непосредственный.

**ОП.04 Транспортная система России.**

**Задание.**

1. Ознакомится с теоретическим материалом.

2. Ответить на контрольные вопросы.

Работы принимаются в виде реферата. Указывается Ф.И.О. № группы, наименование дисциплины.

Реферат принимается на электронную почту [kolchurina1982@bk.ru](mailto:kolchurina1982@bk.ru) Работы будут проверятся и выставляться зачет/незачет.

**Тема: Автомобильный транспорт**

Автомобильный транспорт относится к динамично развивающимся видам транспорта.

Автомобильный транспорт, играет первостепенную роль в пассажирских перевозках, транспортировке грузов на короткие и средние расстояния. Он занимает ведущее положение в городских и пригородных перевозках пассажиров и грузов, а также на подвозе грузов к станциям железных дорог, речным пристаням, морским портам и от них — к потребителям.

В районах Сибири и Дальнего Востока, где сеть железных дорог развита слабо (или их вовсе нет), а использование рек затруднительно (замерзают), автотранспорт является основным видом транспортировки грузов и на дальние расстояния. Дальние, межрайонные перевозки автомобильный транспорт осуществляет также при перевозке некоторых сельскохозяйственных, скоропортящихся грузов (фрукты, овощи и др.). Однако перевозки по автомагистралям являются более дорогими, чем по водным или железнодорожным путям.

Общая протяженность автодорог России — 945 тыс. км, из которых большую часть (3/4) составляют дороги с твердым покрытием.

География автомобильных дорог страны очень схожа с географией железнодорожного транспорта — наибольшей густотой сети отличаются районы европейской части, между которыми на основных направлениях экономических связей автомобильные трассы проложены параллельно железнодорожным магистралям. Также характерен радиально-

кольцевой рисунок сети автомобильных дорог (вокруг Москвы, других крупных городов и промышленных узлов).

От Московской кольцевой дороги лучами расходятся 12 крупных автомагистралей: Москва — Санкт-Петербург, Москва — Рига, Москва — Минск — Брест, Москва — Харьков — Симферополь — Ялта, Москва — Воронеж — Ростов. Москва — Волгоград — Астрахань > Москва — Рязань — Пензе—    Самара, Москва — Нижний Новгород — Казань, Москва —Ярославль и др.

Кроме Москвы очень крупными автомобильными узлами являются: Санкт-Петербург, от которого помимо Мое конского шоссе автомагистрали идут на север через Петрозаводск к Мурманску, на юг — через Псков, Витебск Киев и Одессу, на запад — через Таллинн, Ригу в Калининград; Ростов-на-Дону с межрайонными автодорогами Ростов — Краснодар — Новороссийск, Ростов — Армавир -Грозный — Баку, Ростов — Волгоград и др. В восточных районах плотность сети автодорог резко снижается. Важное значение имеют Амуро-Якутский тракт (Невер в Амурской области — Алдан — Томмот — Якутск), соединяющих Якутию с другими районами страны; Ангаро-Ленский трда (Заярск — Усть-Кут), связывающий верховья Лены с Ся бирской магистралью; Чуйский (Бийск в Алтайском крае, —    Горноалтайск — Монголия) и Кяхтинский (Улан-Удэ Кяхта в Бурятии) тракты, связывающие нашу страну Монголией; Колымское шоссе (Магадан — Якутск); автомагистрали Хабаровск — Владивосток, Абакан — Кызь (Усинский тракт) и др.

В условия России, в отличие от европейских стран и США, он выполняет в основном грузовые и пассажирские перевозки на короткие и средние расстояния. Средняя дальность перевозки 1 т груза составляет всего 24 км. Высокая маневренность автотранспортных средств дозволяет осуществлять перевозку грузов и пассажиров «от двери до двери» без промежуточных погрузочно-разгрузочных операций и пересадки пассажиров.

Наряду с этим у автотранспорта есть и большой недостаток — сравнительно высокие себестоимость и удельная энергоемкость грузовых перевозок, которые значительно выше по сравнению с железнодорожным и водным транспортом.

Высокий уровень себестоимости автоперевозок в России — результат не только малой грузоподъемности автомобиля как единицы подвижного состава (в сравнении с грузоподъемностью грузового поезда, морского и речного судна), но и следствие отсутствия развитой сети автодорог высокого технического класса (и связанный с этим повышенный износ автомашин, расход топлива и др.) и рациональной структуры автопарка (не хватает автомобилей малой и большой грузоподъемности, что оказывает отрицательное влияние на производительность труда при автоперевозках).

Сфера применения автомобильного транспорта чрезвычайно широка. Автомобили выполняют большую часть городских, пригородных и ко-роткобежных внутрирайонных грузовых перевозок. Они подвозят грузы от производителей продукции к станциям железных дорог, речным пристаням, морским портам и развозят от них к потребителям. Таким образом, автомобильный транспорт может участвовать в перевозках одного и того же груза несколько раз. Поэтому его доля в перевозках грузов чрезвычайно велика и составляет около 3/4 от общего объема перевозок грузов всеми видами транспорта.

Дальние межрайонные перевозки автомобильный транспорт осуществляет в тех случаях, когда либо другие виды транспорта отсутствуют (например, в северных и восточных районах страны), либо грузы относятся к ценным или скоропортящимся (перевозки фруктов, овощей и пр.).

Основу автодорожной сети России общей протяженностью 916 тыс. км (длина всех шоссейных дорог как общего пользования, так и ведомственных) формируют дороги с твердым покрытием, доля которых составляет 3/4- Однако протяженность автодорог соответствующего современным требованиям технического уровня исчисляется лишь первыми десятками тысяч километров.

Первая дорога с твердым покрытием Москва — Санкт-Петербург была проложена в 1817—1834 гг., т.е. еще до постройки железнодорожной магистрали. Однако к широкому строительству автомобильных дорог в России приступили только после пуска первых крупных отечественных автозаводов и начала автомобилизации страны. Особенно бурное строительство и реконструкция дорог с твердым покрытием происходили в 60—70-е годы.

В 80-е годы приступили к строительству так называемых автобанов — дорог высокого технического уровня с разноуровневыми транспортными развязками (трассы Москва — Симферополь, Москва — Рига и др.).

Однако темпы их строительства были чрезвычайно низкими — несколько десятков километров в год при потребности в десятки и сотни раз больше. Поэтому проблема создания современной сети автодорог остается для России одной из наиболее актуальных.

Автодороги общего пользования составляют более половины (62%) от всей автодорожной сети. Остальные дороги — ведомственные.

Территориальная дифференциация в размещении автодорожной сети, особенно автодорог с твердым покрытием, в России огромна: при средней густоте 440 км на 10 000 км2 различия между ранее освоенными районами европейской части страны и восточными районами «пионерного освоения» достигают десятков и сотен раз.

Конфигурация автодорог в европейской части страны во многом повторяет радиально-кольцевой рисунок железнодорожной сети: крупнейшие автомагистрали (12 дорог) лучами расходятся от Москвы к Санкт-Петербургу (Ленинградское шоссе), Риге (Рижское шоссе), Минску (Минское шоссе), Киеву (Киевское шоссе), Симферополю (Симферопольское шоссе) и т. д., а на некотором отдалении от Москвы они соединяются кольцевыми и хордовыми структурами. Однако к востоку от Урала число автодорог резко сокращается. До настоящего времени еще не построена сквозная автодорога в широтном направлении, соединяющая западные и восточные районы страны.

Особая роль автодорог состоит в том, что они в большей степени, чем другие пути сообщения, обеспечивают перевозки пассажиров с трудовыми, культурно-бытовыми, административными и другими целями. Доведение автодорог с твердым покрытием до каждого населенного пункта» необходимое по социальным соображениям, является одновременно и обязательным условием ликвидации экономических потерь от бездорожья. Данный принцип необходимо рассматривать как один из основных при развитии сети дорог общего пользования. Поэтому проблема развития автодорожной сети России включает в себя и задачу значительного увеличения протяженности автодорог с твердым покрытием (по некоторым оценкам до двукратного уровня).

Автомобильный транспорт широко применяется как для внутрипроизводственных (технологических) перевозок, так и для доставки грузов из пунктов производства в пункты потребления продукции. Поэтому в структуре перевозок основное значение имеют строительные грузы (в том числе кирпич и цемент), вскрышные породы и грунт, хлебные грузы, черные металлы, лесные грузы, товары народного потребления.

Автомобильный транспорт (автобусы) выполняет основной объем пассажирских перевозок — почти 90% от всех перевозок пассажиров основными видами магистрального транспорта. Однако основная их часть — около 80% — приходится на внутригородские перевозки. Доля пригородных поездок составляет 17%, а междугородных — менее 1%. В последние годы в крупных городах резко возрастает парк индивидуальных легковых автомобилей, что приводит к увеличению их доли в пассажирских перевозках.

В грузообороте автомобильного транспорта выделяются строительные материалы, черные металлы, товары народного потребления.

Несмотря на высокую адаптацию операторов грузового автомобильного транспорта к рыночным условиям, состояние этого сектора экономики в настоящее время нельзя считать оптимальным, а уровень ее развития  достаточным.

**Контрольные вопросы.**

1 Какую роль играет автомобильный транспорт в пассажирских перевозках?

2 Преемущества и недостатки автомобильного транспорта. Проблемы его развития.

3 Характеристика отечественного парка грузовых автомобилей.

**Литература**

1 Ефименко, Ю.И. Железные дороги. Общий курс : учебник для бакалавров и специалистов / Ю.И. Ефименко, В.И. Ковалев, С.И. Логинов и др.; под ред. Ю.И. Ефименко. – 6-е изд., перераб. и доп. – Москва: УМЦ на ж/д транспорте, 2015. – 503с. Текст : непосредственный.

2 Ефименко, Ю.И Общий курс : учебник для СПО / Ю.И. Ефименко, М.М. Уздин, В.И. Ковалев, и др.; под ред. Ю.И. Ефименко. – 6-е изд.,стер. – Москва: УМЦ на ж/д транспорте, 2015. – 256с. Текст : непосредственный.

3 Соколов, В.Н. Общий курс : учебник для СПО /В.Н. Соколов, В.Ф. Жуковский, С.В. Котенкова и др.; под ред. В.Н. Соколова. – Москва: УМК МПС России, 2015. – 296с. Текст : непосредственный.