**САМАРСКАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ АКАДЕМИЯ**

**Кафедра ЭКОНОМИЧЕСКОЙ И СОЦИАЛЬНОЙ ГЕОГРАФИИ**

###### КУРСОВАЯ РАБОТА

**По курсу : ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ**

На тему : Развитие и размещение

 железнодорожного транспорта.

##### Студента

**Специальность** Финансы и кредит (5 лет)

**Курс 1**

**Научный руководитель \_\_**Попов Е.А.**\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

 фамилия и.о.подпись

**Оценка \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Дата защиты\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

 **План.**

**Введение** **4**

**I.** Научные основы развития и размещения

 транспорта по территории страны. **5**

**I.1.** Роль транспорта в воспроизводственном

 процессе. **5**

**I.2.** Структура единой транспортной системы и

 место в ней железнодорожного транспорта по

 территории страны. **7**

**II.** Развитие и размещение железнодорожного

 транспорта по территории страны. **12**

**II.1.** Факторы определяющие развитие и

 размещение железнодорожного транспорта

 по территории страны. **12**

**II.2.** Характеристика современного состояния

 железнодорожного транспорта РФ. **15**

**II.3.** Экономическая оценка деятельности

 железнодорожного транспорта РФ. **18**

**III.** Проблемы и перспективы развития и

 размещения железнодорожного транспорта

 в РФ. **21**

**Заключение** **26**

**Приложение** **27**

**Библиографический список** **28**

 **Введение.**

Транспорт важнейшая сфера общественного производства. В системе единого народно-хозяйст-венного комплекса страны транспорт занимает особое место. Он является одной из отраслей, формирующих инфроструктуру народного хозяйства. Транспорт служит материальной основой разделения труда в обществе и осуществляет многообразную связь между произ-водством и потреблением, промышленностью и сельским хозяйством, добывающей и обрабатывающей промышленнистью, экономическими районами. Транспорт оказывает большое влияние на развитие и размещение общественного производства и в свою очередь отражает развитие и размещение произво-дительных сил по территории страны.

В данной курсовой работе на тему «Развитие и размещение железнодорожного транспорта» и ставится цель показать место и роль железнодорожного транспорта в системе единой транспортной системы, основные показатели работы и технической воору-женности железнодорожного транспорта, а также проблемы и перспективы его развития.

В конце работы приводится карта-схема «Размещение железнодорожных путей на территории Российской Федерации».

**I. Научные основы развития и размещения**

**транспорта на территории страны.**

**I.1. Роль транспорта в воспроизводственном**

**процессе.**

Общественное производство всегда развивается в конкретном географическом пространстве при определенном сочетании производственных сил. Подобно тому, как при размещении отдельного предприятия необходим участок земли, на котором располагается, и взаимодействуют его подразделения, так и при размещении производства по стране требуется определенная территориальная организация и взаимодействие выражается перемещением грузов и людей между предприятиями и районами. Для его осуществления функционирует сложная межотраслевая транспортная система страны, подразделяемая на две подсистемы: транспорт общего и не общего пользования. Транспорт общего пользования выпол-няет работу по перемещению продукции между произ-водителями и потребителями в сфере обращения. В его состав входят железнодорожный, морской, речной, автомобильный, трубопроводный (нефтепродуктно-газопроводный) и воздушный виды транспорта. Транспорт не общего пользования перемещает сырье, материалы и другие виды еще не поступившие в сферу обращения продукции, а также производственный персонал внутри производственных предприятий промышленности, сельского хозяйства, строительной индустрии, торгово-снабженческих организаций.

Транспорт воздействует на весь процесс расширенного воспроизводства: продолжительность производственного цикла, запасы сырья, топлива, вместимости складов, влияет на создание и развитие новых строительно-производственных комплексов и т.д.. Транспорт является продолжением процесса воспроизводства в сфере обращения. Сам он не создает новых вещественных продуктов, а только перемещает продукцию, созданную другими отраслями народного хозяйства. Но это перемещение продукции с места производства в место потребления–очень важная материальная перемена, увеличивающая его стоимость. Транспорт, перемещая продукцию, подготав-ливает ее к потреблению. Без этой подготовки нельзя считать производственный процесс завершенным. Таким образом, во-первых, транспорт выступает тем важным элементом, без которого не может осуществляться, в современных условиях, процесс производства. Во-вторых, продукция транспорта не может накапливаться «про запас». Она выражается самим перемещением грузов и людей и поэтому эффективность работы транспорта и развитие транспортной сети определяется тем, как размещено производство и потребление и как в связи с этим формируются потоки грузов и пассажиров.

Данные особенности подчеркивают взаимо-действие размещение производства и развития транс-портной сети, которые следует учитывать при плани-ровании народного хозяйства.

Транспортная сеть России включает 162 тыс. км магистральных железнодорожных линий и подъездных путей, 680 тыс. км автодорог с твердым покрытие, 100 тыс. км внутренних водных путей, 214 тыс. км магистральных трубопроводов России объединяющих около 160 тыс. предприятий всех видов собственности, на которых занято более 4.5 мил человек (8% от общей численности рабочих и служащих страны). Основные производственные фонды транспортно-дорожного комп-лекса составляют 13.6% стоимости всех производст-венных фондов народного хозяйства[[1]](#footnote-1)1.

**I.2. Структура единой транспортной**

**системы и место в ней железнодорожного**

**транспорта по территории страны.**

Современная транспортная система РФ включает следующие основные виды транспорта: железнодорожный, речной, автомобильный, воздушный и трубопроводный (нефте- и газопроводный). При формировании единой транспортной системы (ЕТС), обращается внимание на три важных аспекта: социально-экономический, технологический, экономико-географический.

Социально-экономический аспект связан с основной целью развития транспортной системы, а именно – качественным и полным удовлетворением потребностей народного хозяйства и населения в перевозках грузов и пассажиров.

Другой основой развития различных видов транспорта выступает технология перевозочного процесса грузов и людей, которая видоизменяется на различных путях сообщения в соответствии с технико-экономическими особенностями каждого вида транс-порта, обусловливающими наиболее выгодными условия перемещения их в едином перевозочном процессе страны. Благодаря учету этих особенностей удается обеспечить кооперацию различных видов транспорта в транспортной системе страны. Многие исследователи транспортных проблем ограничиваются этими двумя аспектами единой транспортной системы. Однако этим не исчерпывается сущность проблемы единой транспортной системы. Главная задача – отыскание оптимальных пропорций в развитии производства и транспорта применительно плани-руемому этапу экономического развития страны. С решением важных вопросов территориальной организации производственных сил связан экономико-географический аспект проблемы единой транспортной системы, учитывающий взаимоотношения между природной средой, производством и транспортом.

Экономико-географические особенности нашей страны выдвигают железнодорожный транспорт на первый план в транспортной системе. Вытянутой главной хозяйственной полосы на несколько тысяч километров требует круглогодичного обеспечения массовых перевозок грузов в направлениях, которые водный транспорт не может обеспечить, прежде всего, из-за меридионального направления речных путей. Железнодорожный транспорт отличается регуляр-ностью движения во все времена года и большой скоростью (по сравнению с водным транспортом), способностью осваивать массовые потоки грузов и пассажиров, низкой себестоимостью перевозок. Он принимает на себя основную часть потоков массовых грузов (угля, руды, леса, зерна, металла и т.д.). На долю железнодорожного транспорта приходится 37% грузооборота страны на 1995г[[2]](#footnote-2).

 Для сравнения:

Трубопроводный транспорт…………………………24,0%

Морской транспорт………………………….………….2,3%

Внутренний водный транспорт………………...……..5,9%

Автомобильный транспорт……………………… .…30,5%

Воздушный транспорт……………………………….. .0,3%

Отправление пассажиров по видам транспорта общего пользования, %[[3]](#footnote-3):

1. автобусный………………….50,1
2. железнодорожный………….4,8
3. троллейбусный……………..18,9
4. трамвайный…………………16,9
5. метрополитенный……………8,7
6. таксомоторный……………….0,3
7. морской………………………..0,1
8. внутренний водный………….0,1

Железнодорожный транспорт РФ представляет крупнейшую транспортную систему мира с высокой степенью интенсивности перевозного процесса. Он выполняет 35% мирового грузооборота и около 18% пассажирооборота при наличии 7% протяженности железных дорог мира. Российские железные дороги осуществляют более 2/3 грузооборота и половину пассажирооборота транспорта общего пользования во внутренних сооружениях, в то время как стоимость основных фондов железнодорожного транспорта в транспортной инфраструктуре – 1/3[[4]](#footnote-4)1.

Современный уровень организации учета и статистического наблюдения за наличием и использованием основных средств железнодорожного транспорта, перевозки грузов и пассажиров не имеет аналогов в других отраслях народного хозяйства России. Эксплутационная длина путей сообщения в 1993г. составила по железнодорожному транспорту - 158,1 тыс. км, в том числе общего пользования – 86,8 тыс. км, не общего пользования – 71,3 тыс. км.[[5]](#footnote-5)2

Для железнодорожного транспорта характерен постоянный рост грузовых и пассажирских перевозок который значительно отражает увеличение протяженности сети железных дорог. В структуре перевозок железнодорожного транспорта преобладают грузовые перевозки. Номенклатура перевозимых по железным дорогам грузов насчитывает несколько тысяч наименований, но ведущее место занимают 8 групп массовых грузов, на долю которых приходится около 80% грузооборота. К этим грузам относятся: каменный и коксовый уголь, черные металлы, нефтяные, лесные, хлебные, руда всякая, минеральные строительные материалы, минеральные удобрения.

Табл. I.2.2. Основные показатели работы и технической вооруженности железнодорожного транспорта[[6]](#footnote-6)1.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатель | 1985г. | 1991г. | 1993г. |
| Грузооборот, млрд. т. кмПеревезено грузов, млн. тПассажирооборот, млрд.Перевезено пассажиров, млн.Эксплутационная длина, тыс. кмПротяженность электрофици-рованных линий, тыс. кмЧисленность работников, заня-тых на перевозках, тыс. чел.Производительность труда одно-го работника, занятого на перевозках, тон т-км | 3718,439513744166144,948,420741973 | 23165789254,72696151,549,220651956 | 1210,91030255,22790158,148,310791852 |

Значение железнодорожного транспорта в удовлетворении транспортных потребностей народного хозяйства и населения определяется такими свойствами и особенностями этого универсального вида транспорта, как: возможностью сооружения эксплутационных дорог в любом направлении и в любом районе страны; обеспечение устойчивых связей между районами; высокой пропускной и провозной способностью; высокой его регулярностью, независимостью железнодорожного транспорта от времени года, времени суток, погодных условий; возможностью создания удобной прямой связи между крупными предприятиями, что сокращает число дорогостоящих перевозок грузов; более коротким путем перевозки грузов по сравнению с водным транспортом; способностью перевозить самые разнообразные грузы и выполнять массовые перевозки грузов и пассажиров с большой скоростью; невысокой себестоимостью перевозок.

К недостаткам железнодорожного транспорта следует отнести значительную потребность в капиталовложениях и трудовых ресурсах. Кроме того, железнодорожный транспорт является крупным потребителем металла (на 1 км магистральной линии требуется 130-200 т металла не считая подвижного состава).

**II. Развитие и размещение железнодорожного**

**транспорта по территории страны.**

**II.1. Факторы, определяющие развитие и размещение железнодорожного транспорта по**

**территории страны.**

Железнодорожный транспорт, как и любой другой имеет следующие свойства[[7]](#footnote-7)1:

1. Свойства, характеризующие функционирование транспорта:

а) платность и доступность транспортной системы;

б) пропускная и провозная способность;

в) техническое обеспечение транспортных объектов;

1. Свойства, характеризующие функционирование транспорта:

а) организационно-технологический уровень

 перевозного процесса;

б) эффективность работы и экономический механизм

 используемый на транспорте;

в) уровень научно-технического прогресса;

1. Свойства, характеризующие взаимосвязи с территориальными социально-экономическими системами.

а) территориально-экономические связи;

б) расселение населения и пассажиропотоки;

в) взаимосвязь транспорта с социально-экономическими

 системами по материальным, трудовым и

 финансовым ресурсам;

г) транспорт и природная среда;

Рассмотрим природные условия, влияющие на размещение железнодорожного транспорта.

Современная техника позволяет прокладывать железные дороги в любых районах, однако строительство и эксплуатация дорог в горах значительно дороже, чем на равнинах. Около 70 % железных дорог в стране имеют подъемы от 6 до 10%. Большие подъемы – от 12 до 17% - на магистральных дорогах встречаются на Урале (особенно на линии Пермь – Чусовская – Екатеринбург), в Забайкалье и на Дальнем Востоке. Прямая трасса и пологий профиль железнодорожной линии с эксплуатационной точки зрения эффективны. Однако при проектировании трассы путь часто удлиняется для подхода к крупным городам и промышленным центрам, расположенным в стороне от прямой линии.

При выборе трассы железной дороги учитывается возможность осыпей, обвалов. Неблагоприятные климатические условия затрудняют строительство и эксплуатацию дорог. Следует различать факторы, влияющие на формирование транспортной сети, и факторы, влияющие на ее состав. Природные условия могут лишь воздействовать на эксплутационный режим уже выбранного направления пути для транспортных грузов и пассажиров.

К основным факторам, влияющих на формирование транспортной сети, в том числе и железных дорог, относятся: развитие и размещение хозяйства, направление и мощность основных внутри-районных и межрайонных транспортно-экономи-ческих связей, размещение городов и административных центров.

Сокращение дальности перевозок грузов снижает транспортные расходы в процессе производства, что имеет важное значение для народного хозяйства. Вопросу уменьшения средней дальности перевозок на железных дорогах уделяется большое внимание.

Из факторов, влияющих на себестоимость перевозок грузов по железным дорогам, выделяются:

а) направление перевозки[[8]](#footnote-8)1;

б) размещение грузооборота (грузонапряженность на 1

 км пути);

в) техническое оснащение линии (число путей,

 величина

 подъема, род тяги – паровая, тепловозная, электро-

 возная);

г) район расположения линии;

в) время года.

Все эти факторы зависят от экономико-геогра-фических условий.

Экономико-географические особенности районов, которые определяют виды грузов, направление и размер их вывоза или завоза, обуславливают транспортные связи. Создание новых путей вызывает новое направление связей, например, проведение железной дороги из Печерского угольного бассейна на Урал создало бы новое направление вывоза угля, а следовательно, новые связи бассейна. Размеры и направления межрайонных и внутрирайонных связей зависит от следующих факторов[[9]](#footnote-9)2:

а) размещение производства;

б) размещение пунктов потребления и баз хранения;

в) технологических особенностей производства;

г) технической структуры предприятия;

д) планирование распределения, обмена и перевозок.

Среди других факторов, влияющих на развитие железнодорожной сети выделяются[[10]](#footnote-10)3:

* объем капитальных вложений;
* уровень развития НТП;
* экологический фактор.

**II.2. Характеристика современного**

**состояния железнодорожного**

**транспорта РФ.**

Железнодорожная сеть России разделена на значительные протяженности и вместе с тем взаимосвязанные участки – 19 железных дорог, кото-рые, в свою очередь, состоят из отделений[[11]](#footnote-11)1.

Москва – самый крупный железнодорожный узел страны. В европейской части России от Москвы расходятся мощные железнодорожные магистрали с высокой технической оснащенностью, которые состав-ляют «основной транспортный скелет».

К северу от Москвы такими магистралями являются: Москва - Вологда – Архангельск; Москва – С. Петербург – Мурманск; Москва – Архангельск с ответвлением от Коноша до Воркуты – Лабытнанги, а также Коноша – Котнос – Воркута.

На юг от Москвы важнейшими железнодорожными магистралями являются: Москва – Воронеж – Ростов-на- Дону – Армавир.

К востоку от Москвы пролегают магистрали: Москва – Ярославль – Киров – Пермь – Екатеринбург; Москва – Самара – Уфа – Челябинск; Москва – Саратов – Соль - Илецк.

В пределах Западной Сибири и части Восточной Сибири преобладают магистрали широтного направ-ления: Челябинск – Курган – Омск – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Чита – Хабаровск – Владивосток.

Из Самары – Кинель – Оренбург – ветка проходит в независимые государства Казахстан, Узбекистан, Кыргистан, Таджикистан, Туркменистан. На юге магистраль проходит через Армавир – Туапсе и далее в Закавказские независимые государства.

Перечень железных дорог РФ[[12]](#footnote-12)1.

1. Октябрьская – Области: Ленинградская, Новго-родская, Псковская. Республика Карелия.
2. Московская – Области: Брянская, Калужская, Курская, Московская, Орловская, Рязанская, Тульская.
3. Горьковская – Области: Владимирская, Кировская, Нижегородская, Пермская. Республики: Башкортостан, Марий-Эл, Татарстан, Удмуртия, Чувашия.
4. Северная - Области: Архангельская, Владимирская, Вологодская, Ивановская, Костромская, Ярославская. Республика Коми.
5. Северо-Кавказская – Область Ростовская. Края: Краснодарский, Ставропольский. Республики: Дагестан, Ингушская, Калмыцкая, Кабардино-Балкарская, Кара-чаево-Черкесская, Чеченская.
6. Юго-Восточная – Области: Белгородская, Воро-нежская, Липецкая, Ростовская, Тамбовская.
7. Приволжская – Области: Астраханская, Волгоград-ская, Пензенская, Саратовская.
8. Самарская – Области: Оренбургская, Пензенская, Самарская, Тамбовская, Ульяновская. Республики: Башкортостан, Мордовия, Татарстан.
9. Свердловская – Области: Пермская, Свердловс-кая, Тюменская. Автономный округ Ханты-Мансийский.
10. Южно-Уральская – Области: Курганская, Оренбург-ская, Челябинская. Республика Башкортостан.
11. Западно-Сибирская – Области: Кемеровская, Ново-сибирская, Омская. Край Алтайский.

12. Кемеровская – Области: Кемеровская, Новосибирс-кая. Край Алтайский.

13. Красноярская – Край Красноярский.

14. Восточно-Сибирская – Области: Иркутская, Кеме-ровская. Край Красноярский. Автономный округ Усть-Ордынский. Республики: Бурятия, Хакасия.

15. Забайкальская – Области: Амурская, Читинская. Республика Бурятия.

16. Дальневосточная – Автономная область Еврейская. Края: Приморский, Хабаровский.

17. Сахалинская – Область Сахалинская.

18. Калининградская – Область Калининградская.

19. БАМ – Области: Амурская, Иркутская.

 Республика Саха.

**II.3. Экономическая оценка деятельности**

**железнодорожного транспорта РФ.**

Нестабильность социально-политической обста-новки, спад промышленного и сельскохозяйственного производства, неудовлетворительное состояние подвижного состава и путей сообщения, недостатки в организации перевозного процесса привели к уменьшению в 1991 году, по сравнению с 1990 годом перевозок грузов всеми видами транспорта на 8%[[13]](#footnote-13)1.

Неудовлетворительно использовался железнодо-рожный подвижной состав. Оборот грузового вагона замедлился на 10 из 19 железных дорог[[14]](#footnote-14)2.

В 1991 году на подъездных путях предприятий средний простой одного вагона составил 9,3 часа и превысил норму на 23%, потери погрузочных ресурсов составили 430 тыс. вагонов. Число вагонов, не разгруженных в срок грузополучателями составило 20,1тыс., что на 17% больше чем в 1990 году[[15]](#footnote-15)3.

Снижение уровня погрузки произошло почти по всем важнейшим видам грузов, кроме зерна.

Таблица II. 3.1. Показатели объема погрузки по

 отраслям, %[[16]](#footnote-16)4.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатели | Погружено, млн.т | В % к 1992 г. |
| Лесные грузы Химические удобренияЦементЛом черных металловРуда цветнаяКокс Комбикорма Каменный угольЧерные металлыНефть и нефтепродуктыРуда железн.и марганецЗерно и продуктыИмпортные грузы | 68.437.639.615.920.59.08.9279.364.7187.482.242.037.3 | 747479798384888989909211179 |

В 1993 году объем погрузки на железнодорожном транспорте по сравнению с 1992 годом сократился на 287 млн. т (на 18%) и составил 1.3 млрд. т[[17]](#footnote-17)1.

В 1993 году на прирельсовых погрузочных местах предприятий и станций РФ находилось 44 млн. т грузов, подлежащих перевозке железнодорожным транспортом, что на 9% больше 1992 года[[18]](#footnote-18)2.

В течение 1993 года среднесуточное количество вагонов с истекшими сроками выгрузки, не разгруженных вагонов по вине грузополучателей, по России составило 26 тыс. и было меньше, чем в 1992 году на 8%[[19]](#footnote-19)3.

В 1994 году объем перевозок снизился на 20%, но в конце 1994 году наблюдается стабилизация и в 1995 году потребности в перевозках грузов и пассажиров были полностью удовлетворены. По сравнению с 1994 годом темпы падения снизились, грузооборот вырос на 4,5%. В 1995 году было перевезено 1030 млн. т грузов (на 2,3%) меньше 1994 года. Активнее всех работа на Юго-Восточной железной дороге (прирост объема перевозок – 13,6%; на Свердловской и Кустанайской – 3,5%). Снизились перевозки на Северо-Кавказских (на 11%) и Дальневосточных (на 15%) магистралях[[20]](#footnote-20)4.

В 1995 году пассажирооборот упал на 15%, в Северо-Кавказском регионе – на 23%, на Дальнем Востоке – на 27%, в Красноярском крае – на 18%[[21]](#footnote-21)5.

Сказывается влияние возрастающих тарифов, региональные конфликты. В 1996 году на железных дорогах было погружено 455 млн. т, что на 11% меньше, чем на этот же период (I полугодие) 1995 года[[22]](#footnote-22)1.

Табл. II.3.2. Объемы перевозок основных грузов

 1995 – 1996 г.г., млн. т[[23]](#footnote-23)2.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименованиегрузов | январь –июнь 1995г. | январь - июнь 1996г. | I полугодие 96г.в % к I полугодие 95г. |
| Каменный угольКоксНефть и нефте-продуктыРудаЧерные металлыЛесные грузыЗерно и продукты | 121,04,274,842,527,124,814,3 | 118,83,673,337,224,918,18,4 | 98,286,798,082,692,172,958,6 |

**III. Проблемы и перспективы развития и**

**размещения железнодорожного**

транспорта в РФ.

Происходящий в последние годы спад объемов промышленного и сельскохозяйственного производства привел к снижению объемов перевозок и значи-тельному ухудшению экономического положения железно-дорожного транспорта. Ухудшение экономи-ческого и финансового положения отрасли не позволяет в должной мере поддерживать материально-техническую базу железных дорог, что в ряде случаев также приводит к снижению объемов перевозок.

При оценке перспективов развития транспорта России необходимо учитывать ситуацию после разделения бывшего Советского Союза на ряд Суверенных государств. Стали самостоятельными страны западные республики с большой густотой сети дорог и высокой плотностью населения. Это привело к тому, что в среднем по России обеспеченность территории железными дорогами снизилась на 35%. Сравнительно густая сеть железных дорог в ее центральной части. Остальная территория страны имеет неразвитую сеть железных дорог. Особенно низка она в районах Сибири, Забайкалья и Дальнего Востока. В течение многих десятилетий этот район обслуживала только Транссибирская магистраль. Сейчас к нему добавилась Байкало-Амурская магистраль. Ограниченность насыщения территории железнодорожными трассами привело к крупным экономическим потерям для России в целом. Резко возросли затраты, связанные с перевозками по железным дорогам необходимых грузов, стали более дорогими.Велики потери вызванные не сохранностью сельскохозяйственной продукции. При отсутствии железных дорог с огромными трудностями осваиваются новые районы, в том числе и месторождения нефти в Тюменской области. При этом приходится преодо-левать дополнительные трудности с перегрузочными операциями, так как при малой густоте железных дорог невозможно подвести подъездные пути к большинству крупных предприятий.

Следует отметить, что до настоящего времени освоенные территории обеспечивались железными дорогами построенными в основном до 1917 года. За годы Советской власти прирост сети железных дорог и территории, которые стали осваиваться благодаря строительству новых стальных магистралей, незначи-тельны. В основном построены дороги, которые способствовали освоению новых районов, Турксиб, Южно-Сибирская магистраль, дорога на Воркуту и БАМ. И до сих пор огромные территории на севере России не осваиваются при отсутствии средств сообщения.

В свое время была разработана теория поэтап-ного усиления пропускной способности железно-дорожных линий. Она предполагала осваивать возрастающие объемы перевозок за счет усиления технического оснащения в первую очередь сущест-вующих магистралей. Основоположником теории этого развития проводной способности железных дорог предполагали, что грузооборот сети и отдельных линий систематически возрастает. В последние десятилетия для освоения возрастающих объемов перевозок на существующих линиях повышали размеры движения за счет электрификации железных дорог и перевода их на тепловую тягу. Однако новая политическая обстановка в связи с созданием суверенных государств требует изменения технической политики развития железно-дорожного транспорта. Так, в настоящее время сущест-вующие двухпутные, особо загруженные электри-фицированные железнодорожные линии в состоянии обеспечить выполнение более 200 млн. т/км перевозок в год в обоих направлениях[[24]](#footnote-24)1. Магистральный грузо-оборот всей сети железных дорог бывшего СССР составляет около 4 000 млрд. т/км. если условно пойти на создание только особо загруженных двух путных дорог, таких как Транссибирская магистраль, то для освоения всего максимального грузооборота сети потребовалось бы всего только около 20 000 км железных дорог. Но при такой короткой условной длине многие промышленные города оказались бы отрезанными от железных дорог. Поэтому в данных обстоятельствах внимание необходимо уделять усилению пропускной способности существующих однопутных или строительство новых железных дорог. Сегодня экономика России подошла к новому этапу преобразований, который определяет отрасли новые условия функционирования. Прежде всего – оптимизация промышленного производства. Это меняет динамику падения на динамику роста объема перевозок, что значительно повышает требования к надежности и устойчивости робот всего железно-дорожного транспорта. Необходимо продолжить активную работу по привлечению всех источников доходов в железнодорожном транспорте, используя все возможности формирующейся системы фирменного транспортного обслуживания.

В 1997 году необходимо остановить тенденцию снижения инвестиций в развитие технической базы и обновления основных фондов. При спаде объемов перевозок за 4 года на 40 % капиталовложения железнодорожного транспорта сократились в 2,5 – 3 раза, а размеры государственной поддержки более чем в 30 раз. Сегодня эксплуатируется 1/3 технических средств, выработавших срок своей службы, что просто недопустимо[[25]](#footnote-25)1.

Серьезным направлением повысить деятельность является обновление подвижного состава. В отрасли высока доля изношенного подвижного состава. Выработали ресурсы пассажирские электровозы, некоторые серии магистральных тепловозов дизель - поездов, грузовых электровозов постоянного тока на железных дорогах: Октябрьской, Свердловской, Горьковской.

Оздоровление пассажирского вагонного парка планируется проводить за счет увеличения объема капитально – восстановительного ремонта и разработки вагонов повышенной комфортабельности, а так же организации их серийного производства[[26]](#footnote-26)1.

На современном этапе следует оптимизировать структуру управления. Здесь реального эффекта можно добиться только за счет изменения функции управления во всех звеньях на основе возможностей информатики[[27]](#footnote-27)2.

Особого внимания заслуживает предложение руководства Восточно-Сибирского железнодорожного управления, которое разрабатывает новую, двух-уровневую систему управления дорогой. Главное при этом – обеспечение надежности работы отрасли, сохра-нение и улучшение социального положения железно-дорожников[[28]](#footnote-28)3.

На долю возросших требований по охране окружающей среды на железнодорожном транспорте сложилась напряженная экологическая обстановка. Основными направлениями природоохранных работ в отрасли являются[[29]](#footnote-29)4:

* сокращение сброса загрязненных сточных вод действующими предприятиями железнодорожного транспорта в поверхности сточных вод;
* строительство обще узловых и локальных очистных сооружений;
* нормирование расхода воды на технические нужды предприятий.

Железные дороги потребляют в год около 500 млн. м³ воды. В поверхности водных объектов сбрасываются около 100 млн. м³ сточных вод, из них 10 млн. м³ без очистки[[30]](#footnote-30)1.

В целях улучшения решения вопроса охраны водных ресурсов необходимо подобрать более эффективные средства для очистки деталей и узлов подвижного состава эти средства облегчают очистку сточных вод и улучшают условия труда.

 **Заключение.**

Железные дороги в настоящее время – основное звено в транспортной системе народного хозяйства. Их удельный вес в общих грузовых перевозках постоянно увеличиваются. По сравнению с другими отраслями народного хозяйства железнодорожный транспорт имеет существенные особенности. Его эффективность обусловлена общей технологией. Это позволяет координировать усилия множества участников перевозочного процесса, руководить эксплуатационной деятельностью на все железнодорожной сети.

Сегодня железные дороги – один из самых надежных и доступных видов транспорта. Надежная работа отрасли – необходимое условие сохранения единого экономического пространства и целостности государства, расширения международных экономи-ческих связей.

**Библиографический список.**

1. В Коллегии МПС России. Развитие реформ на

 железнодорожном транспорте в 1996г.

 Железнодорожный транспорт. Изд. «Транспорт» М.,

 1996. № 2. с.3, 4.

1. Воронин В.В. Экономическая география РФ. Изд.

 «Самарская государственная экономическая

 академия» Самара, 1997. с. 327.

1. Госкомстат. Российский статистический ежегодник.

 Изд. «Логос». М., 1996. с.583, 585.

1. Громов И.Н. Единая транспортная система. Изд.

 «Транспорт» М., 1989. с. 165.

1. Ишков А.Г. Проблемы охраны окружающей среды на

 ж/д транспорте. Железнодорожный транспорт. Изд.

 «Транспорт» М., 1995. № 2. с.53, 54.

1. Морозова Т.Г. Региональная экономика. «Банки и

 биржи» М., 1995. с. 300, 303.

1. Попова Л. По единой колее – к единому

 пространству. Экономика и жизнь. М., 1996. № 39. с.

 12.

1. Павлов В.П. Железнодорожная статистика //

 Железнодорожный транспорт. Изд. «Транспорт». М.,

 1995. № 7. с.48.

1. Стрельцов А. Отрасль в пути. Экономика и жизнь.

 М., 1996. № 1. с. 10.

1. Экономика России в 1990 – 1995 гг.: тенденции,

 анализ, прогноз. / Под ред. Френкеля С.П. М., 1996.

 с. 104, 105.

1. Экономическая и социальная география России /

 Под ред. Хрущева В.П. М., 1997. с. 291.

 22.02.98г.

1. 1 Экономическая и социальная география России / Под ред. Хрущева В.П. М., 1997. С. 291. [↑](#footnote-ref-1)
2. Павлов В.П. Железнодорожная статистика // Железнодорожный транспорт. Изд. «Транспорт». М., 1995. № 7. с.48. [↑](#footnote-ref-2)
3. Госкомстат. Российский статистический ежегодник. Изд. «Логос». М., 1996. С.583. [↑](#footnote-ref-3)
4. 1 Павлов В.П. Железнодорожная статистика // Железнодорожный транспорт. Изд. «Транспорт». М., 1995. № 7. с.48. [↑](#footnote-ref-4)
5. 2 Там же, с.48. [↑](#footnote-ref-5)
6. 1 Госкомстат. Российский статистический ежегодник. Изд. «Логос». М., 1996. С.585. [↑](#footnote-ref-6)
7. 1 Морозова Т.Г. Региональная экономика. «Банки и биржи» М., 1995. С. 300. [↑](#footnote-ref-7)
8. 1 Морозова Т.Г. Региональная экономика. «Банки и биржи» М., 1995. С. 303. [↑](#footnote-ref-8)
9. 2 Там же, с. 304. [↑](#footnote-ref-9)
10. 3 Там же, с. 304. [↑](#footnote-ref-10)
11. 1 Громов И.Н. Единая транспортная система. Изд. «Транспорт» М., 1989. с. 165. [↑](#footnote-ref-11)
12. 1 Воронин В.В. Экономическая география РФ. Изд. «Самарская государственная экономическая академия» Самара, 1997. С. 327. [↑](#footnote-ref-12)
13. 1 Экономика России в 1990 – 1995 гг.: тенденции, анализ, прогноз. / Под ред. Френкеля С.П. М., 1996. С. 104. [↑](#footnote-ref-13)
14. 2 Там же, с. 104. [↑](#footnote-ref-14)
15. 3 Там же, с. 104. [↑](#footnote-ref-15)
16. 4 Там же, с. 105. [↑](#footnote-ref-16)
17. 1 Экономика России в 1990 – 1995 гг.: тенденции, анализ, прогноз. / Под ред. Френкеля С.П. М., 1996. С. 105. [↑](#footnote-ref-17)
18. 2 Там же, с. 105. [↑](#footnote-ref-18)
19. 3 Там же, с. 106. [↑](#footnote-ref-19)
20. 4 Стрельцов А. Отрасль в пути. Экономика и жизнь. М., 1996. № 1. С. 10. [↑](#footnote-ref-20)
21. 5 Там же, с. 10. [↑](#footnote-ref-21)
22. 1 Попова Л. По единой колее – к единому пространству. Экономика и жизнь. М., 1996. № 39. С. 12. [↑](#footnote-ref-22)
23. 2 Там же, с.12. [↑](#footnote-ref-23)
24. 1 Громов И.Н. Единая транспортная система. Изд. «Транспорт» М., 1989. С. 167. [↑](#footnote-ref-24)
25. 1 В Коллегии МПС России. Развитие реформ на железнодорожном транспорте в 1996г. Железнодорожный транспорт. Изд. «Транспорт» М., 1996. № 2. с.3. 11. [↑](#footnote-ref-25)
26. 1 В Коллегии МПС России. Развитие реформ на железнодорожном транспорте в 1996г. Железнодорожный транспорт. Изд. «Транспорт» М., 1996. № 2. с.4. [↑](#footnote-ref-26)
27. 2 Там же, с. 6. [↑](#footnote-ref-27)
28. 3 Там же, с. 6. [↑](#footnote-ref-28)
29. 4 Ишков А.Г. Проблемы охраны окружающей среды на ж/д транспорте. Железнодорожный транспорт. Изд. «Транспорт» М., 1995. № 2. с.53. [↑](#footnote-ref-29)
30. 1 Ишков А.Г. Проблемы охраны окружающей среды на ж/д транспорте. Железнодорожный транспорт. Изд. «Транспорт» М., 1995. № 2. с.54. [↑](#footnote-ref-30)