

РОСЖЕЛДОР

**Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования**

«Ростовский государственный университет путей сообщения»

(ФГБОУ ВПО РГУПС)

Тихорецкий техникум железнодорожного транспорта

(ТТЖТ – филиал РГУПС)

О.Г. Будченко

МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ

ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ

ПРАКТИЧЕСКИХ ЗАНЯТИЙ

ПО ДИСЦИПЛИНЕ «ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА РОССИИ»

**для специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на
транспорте (по видам)**

Тихорецк

2015



ФЕРЖДАЮ

Директора по учебной работе

09 2015 уч. г.

Н.Ю. Шитикова

Методические указания для выполнения практических занятий по дисциплине «Транспортная система России» для специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)

Организация-разработчик: Тихорецкий техникум железнодорожного транспорта – филиал Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Ростовский государственный университет путей сообщения» (ТТЖТ – филиал РГУПС)

Разработчик:

О.Г.Будченко, преподаватель ТТЖТ- филиала РГУПС

Рецензенты: Рецензент:

Т.С. Иньякова, преподаватель ТТЖТ- филиала РГУПС

В.И. Харламов, заместитель начальника станции Кавказская

Рекомендована цикловой комиссией № 11 «Специальностей 23.02.01, 27.02.03»

Протокол заседания № 1 от «01» 09 2015 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

1 ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА	4
2. ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №1	5
ОПРЕДЕЛЕНИЕ ОСНОВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА	
3. ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №2	9
ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРЕДЕЛЬНЫХ СРОКОВ ХРАНЕНИЯ И ВЫВОЗА ГРУЗА	
4 ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №3	12
ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ И БЕСПЕРЕБОЙНОГО ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ	
5 ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №4	15
ОЦЕНКА ФАКТОРОВ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ВИДОВ ТРАНСПОРТА	
6 ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕТОДИЧЕСКИХ РЕКОМЕНДАЦИЙ. ПЕРЕЧЕНЬ РЕКОМЕНДУЕМЫХ УЧЕБНЫХ ИЗДАНИЙ	18

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

Учебно-методические рекомендации разработаны на основе Федерального государственного образовательного стандарта для специальности **23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)** и рабочей программы дисциплины «Транспортная система России» Учебно-методические рекомендации предназначены для освоения указанного вида профессиональной деятельности.

Цели и задачи учебно-методических рекомендаций

С целью овладения указанным видом профессиональной деятельности

уметь:

- давать краткую экономико-географическую характеристику техническому оснащению и сфере применения различных видов транспорта.

знать:

- структуру транспортной системы России, основные направления грузопотоков и пассажиропотоков.

Практические занятия выполняются в условиях кабинета.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ОСНОВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

ЦЕЛЬ РАБОТЫ: Изучить показатели работы железнодорожного транспорта

ОБОРУДОВАНИЕ: Методические указания, учебник Л.Н. Шишкиной
«Транспортная система России» -М, Желдориздат, 2001. -205 с.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ РАБОТЫ

Работа железнодорожного транспорта как и другие отрасли производства оценивается рядом показателей. Все основные показатели делятся на два вида :количественные и качественные.

Количественные показатели отвечают на вопрос сколько выполнено работы (отправлено и перевезено пассажиров, погружено грузов, сформировано поездов, отремонтировано километров пути, вагонов и т.д.).

Качественные показатели отвечают на вопрос как выполнена работа (скорость движения, скорость перевозки, оборот вагона, производительность труда, себестоимость и рентабельность перевозок и т.д.)

Продукцией железнодорожного транспорта является приведенные тонны, километры

$$\sum \text{Пкм} = \sum \text{AL} + \sum \text{PL},$$

Где $\sum \text{Пкм}$ - приведенная продукция

$\sum \text{AL}$ -пассажирокилометры

$\sum \text{PL}$ - тоннокилометры

$$\sum \text{AL} = a_1 * l_1 + a_2 * l_2 + \dots + a_n * l_n$$

$$\sum \text{PL} = p_1 * l_1 + p_2 * l_2 + \dots + p_n * l_n.,$$

Где a_1, a_2, a_3, a_n -количество отправленных пассажиров с 1-ой,2-ой,3-ой, n-ой станции

p_1, p_2, p_3, p_n -количество тонн груза отправленного с 1-ой,2-ой,3-ой, n-ой станции

l_1, l_2, l_n -протяженность пути отправленных грузов и пассажиров с 1-ой,2-ой,3-ой, n-ой станции.

Скорости движения подразделяются

- ходовую
- техническую
- участковую
- маршрутную

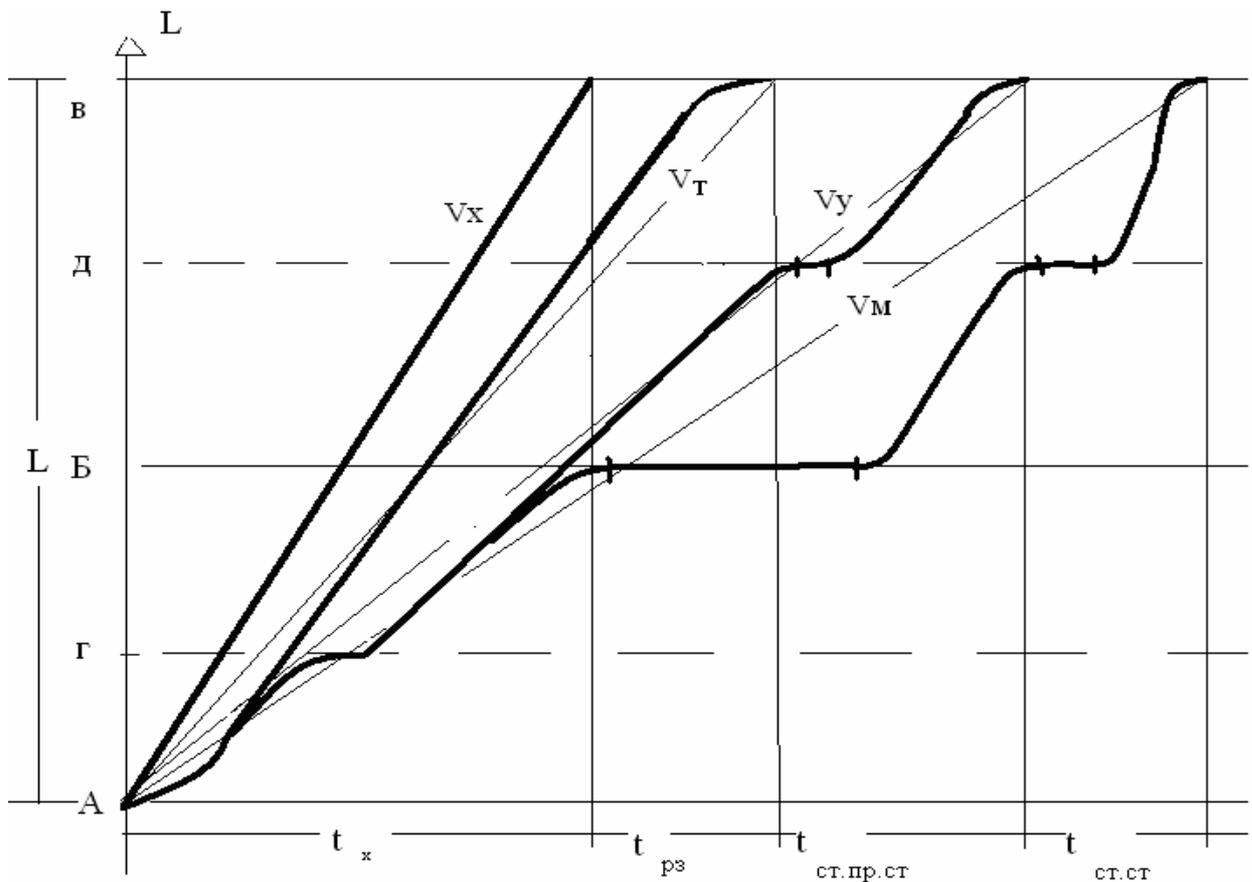
$$V_x = L / (t_x) \quad \text{км/час} \quad \text{- ходовая часть}$$

$$V_m = L / (t_x + t_{p,3}) \quad \text{км/час} \quad \text{- техническая скорость}$$

$$V_y = L / (t_x + t_{p,3} + t_{ст.пр.ст.}) \quad \text{км/час} \quad \text{- участковая скорость}$$

$$V_m = L / (t_x + t_{p,3} + t_{ст.пр.ст.} + t_{ст.м.ст.}) \quad \text{км/час} \quad \text{- маршрутная скорость,}$$

Где L – протяженность участка (маршрута)
 t_x – чистое время хода без разгонов и замедлений, т.е. прохода начальной и конечной станции на ходу без остановок
 $t_{ст.пр.ст.}$ – время стоянок на промежуточных станциях
 $t_{p,3}$ – время на разгон, замедление, притормаживание на начальной станции и при остановке на конечной станции.
 $t_{ст.м.ст.}$ – время стоянок на технических станциях



L—длина маршрута
 А,В,Б –технические станции
 г,д - промежуточные станции

Себестоимость перевозок

$$C = \frac{\sum P}{\sum П_{км}}$$

Где С –себестоимость перевозок
 $\sum P$ —сумма всех расходов
 $\sum П_{км}$ —приведенная продукция (объем работы)

Рентабельность (в рублях)

$$\frac{Д - Р}{\text{Оф}}$$

$$R = \frac{Д - Р}{\text{Оф}}$$

Прибыль = Доходы (Д) –расходы (Р)

Оф –основные фонды (стоимость путей, всей недвижимости)

Производительность труда

$$\frac{\sum P_{км}}{P_t} = M$$

$$P_t = M$$

P_t - производительность труда

$\sum P_{км}$ - объем работы

M - количество рабочих

Оборот вагона

(самый важный показатель железнодорожного транспорта)

- время на выполнение комплекса всех операций от начала погрузки до начала погрузки в этот же вагон

$$O_v = 24 \left(\frac{L}{V_y} + L_t * t_t + K_m * t_{гр} \right) \text{ суток}$$

Где O_v —оборот вагона

L - полный рейс вагона = $L_{гр} + L_{пор}$

V_y —участковая скорость

L_t - расстояние между техническими станциями

K_m —коэффициент местной работы (доля вагонов под погрузкой и выгрузкой)

$t_{гр}$ —среднее время на погрузку (выгрузку)

$$R = N * O_v = 1 * 10^6 * 6 = 6 \text{ млн. вагонов}$$

$S_v \approx 2$ млн. рублей

$$O_{фв} = 6 * 10^6 * 2 * 10^6 = 12 * 10^{12}$$

ХОД РАБОТЫ:

1. Количественные показатели работы
2. Качественные показатели работы
3. Решить задачу по заданным параметрам
4. Сделать вывод
5. Оформить отчет

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРЕДЕЛЬНЫХ СРОКОВ ХРАНЕНИЯ И ВЫВОЗА ГРУЗОВ

ЦЕЛЬ РАБОТЫ: Изучить предельные сроки хранения и производить документальное оформление выдачи грузов

ОБОРУДОВАНИЕ: Методические указания; учебник Перепон В. П. «Организация перевозок грузов» -М.- Маршрут, 2003. - 614- с, Устав железнодорожного транспорта РФ, сборник правил перевозки грузов железнодорожным транспортом.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ РАБОТЫ

1. Оформление Выдачи грузов

Перевозочный процесс заканчивается выдачей груза получателю. Оформление этой Выдачи называется раскредитованием перевозочных документов. Для получения груза, адресованного предприятию, организации или учреждению, представитель его должен представить разовую или постоянную доверенность, подписанную руководителем и главным (старшим) бухгалтером и заверенную печатью. Разовая доверенность действительна на получение груза по определенной накладной и после оформления Выдачи прилагается к дорожной Ведомости. Постоянная доверенность выдается на определенный срок и хранится в товарной конторе, а у лица, получающего грузы, должна быть ее копия. Доверенное лицо обязано по требованию товарного кассира предъявить документ, удостоверяющий его личность. Частным лицам грузы выдают по документам, удостоверяющим их личность и местожительство. На станциях с транспортно-экспедиционным обслуживанием грузополучателей раскредитование перевозочных документов от их имени выполняет представитель транспортно-экспедиционной организации по постоянной доверенности.

При централизованных расчетах грузополучатель предъявляет справку Госбанка и в подтверждение получения груза расписывается в дорожной ведомости, указывая ее номер (код), номер счета, наименование и местонахождение Госбанка. В графе накладной «Взыскано при выдаче» ставится штампель «Централизованный расчет», после чего накладную вручают получателю, который может вывозить груз, не ожидая окончательных расчетов за перевозку. Проверочная таксировка и взыскание, каких либо плат по дорожным ведомостям на грузы, прибывшие в адреса получателей, пользующихся правом централизованного расчета, на станции не производятся. Расчет платежей по каждой отправке, включение их в соответствующие перечни и взыскание выполняет РТК на основании дорожных ведомостей, представленных товарной конторой станции по сопроводительной ведомости (форма ФДУ-91). Для межведомственных расчетов дорожные ведомости на прибывшие грузы и сопроводительные ведомости (форма ФДУ-91) пересылают в ВЦ своей дороги для определения провозной платы и последующих расчетов за перевозку. При нецентрализованных расчетах товарная контора станции делает проверочную

таксировку, определяет дополнительные платежи, по каким-либо причинам не взысканные станцией отправления, а также платежи за операции, выполненные станцией назначения, и взыскивает их по квитанции разных сборов, о чем указывается в накладной и дорожной ведомости. В подтверждение получения груза получатель расписывается в дорожной ведомости, заполняя при этом данные, требуемые формой бланка. На оборотной стороне накладной и дорожной ведомости проставляется календарный штамп - время оформления выдачи груза.

2. Предельные сроки хранения и вывоза груза Устав (ст. 62) требует от получателя своевременного приема и вывоза со станции груза, прибывшего в его адрес. Должностные лица, виновные в несвоевременном вывозе грузов со станции, несут в установленном порядке дисциплинарную, материальную или уголовную ответственность. Правилами перевозок грузов (раздел 15) установлены для всех грузов предельные сроки хранения и вывоза с учетом обеспечения их сохранности. Для некоторых грузов установлены весьма ограниченные сроки допустимого хранения. Это относится к тем категориям товаров, длительное хранение которых неизбежно вызовет полную или частичную порчу и сделает их непригодными для использования по прямому назначению, например, молоко свежее и лед - 6 Ч; фрукты и ягоды свежие, мясные грузы, овощи и грибы свежие, растения и цветы живые срезанные-12 ч; картофель, капуста, свекла и др.- 1 сут; фрукты и ягоды в заготовках, яйцо и др.-2 сут.

Для большинства грузов предельные сроки установлены 3 (сено, солома, торф, известь и др.) и 5 сут.

Срок хранения домашних вещей 30 сут, а бездокументных грузов• 12 ч - молоко свежее и лед, 1 сут - грузы, срок хранения для которых установлен 12 ч, увеличенные на одни сутки - для грузов, срок хранения для которых установлен одни и двое суток;

50 сут для домашних вещей, 30 сут для всех остальных грузов.

Если получатель не вывезет грузы в указанные предельные сроки, то дорога имеет право реализовать их установленным порядком. Срок предельного хранения исчисляется с момента выгрузки груза средствами дороги или с момента подачи вагона под выгрузку средствами грузополучателя.

Все прибывшие грузы должны быть вывезены в течение суток, в которые груз прибыл, или, по крайней мере, не позднее следующих суток после прибытия. Прибывший на станцию груз хранится бесплатно в течение 24- ч, начиная с 2А ч дня выгрузки средствами дороги или подачи вагона под выгрузку средствами грузополучателя. Сбор за хранение грузов - это возмещение дорогам расходов, обязанных с хранением, и одновременно санкция, направленная на понуждение к вывозу груза.

Если дорога не уведомит получателя о прибытии груза, то он освобождается от уплаты сбора за его хранение до посылки уведомления. При возникновении затруднений на станции из-за несвоевременного вывоза грузов получателями начальник отделения дороги имеет право увеличить плату за хранение до пятикратного размера (ст. 52 Устава). Повышенная плата вводится не ранее чем через сутки после того, как об этом будет вывешено объявление на станции. Повышение размеров платы за хранение - одна из мер, направленная на ускорение вывоза грузов. Другие мероприятия, способствующие ускорению вывоза грузов:

дополнительное привлечение автотранспортных средств, механизмов и рабочих;

организация многосменной- и круглосуточной работы по приему и вывозу грузов со станций; временное использование (на правах аренды и др.) складов других организаций (речных портов и пристаней в межнавигационный период) и т. д.

3. Выдача и вывоз грузов со станции.

Для выдачи и вывоза груза со станции получатель предъявляет приемосдатчику накладную, а также пропуск, если на станции введен пропускной режим. Убедившись в соответствии этих документов грузу, находящемуся в складе, а также в оплате сбора за хранение или записи данных для его взыскания в накопительную карточку ФДУ-92, приемосдатчик Выдает ему груз. Если дата выдачи груза не совпадает с датой, указанной календарным штемпелем б накладной, то необходимо потребовать документы об оплате хранения по день фактического вывоза. Выдав груз, приемосдатчик отмечает на оборотной стороне накладной б графе «Вывоз груза» число и месяц выдачи, число мест и массу груза. В Книге выгрузки указывает номер автомобиля и дату выдачи. Если получатель вывозит груз частями, то после выдачи каждой из них, чтобы не ошибиться в подсчете грузовых мест, проверяет остаток, а выдачу каждой части отмечает в накладной и Книге выгрузки. После вывоза последней части груза делается отметка «Груз вывезен». На станциях, где установлен порядок вывоза груза по пропускам, в накладной после слов «Вывоз груза» указывается «Пропуск № ». При выдаче груза заполняется обратная сторона пропуска, а при вывозе частями б нем указываются сведения о каждой вывозимой в один прием партии.

Вместе с грузом получателю выдают все указанные в накладной приспособления и материалы, применяющиеся для его крепления, двухъярусной погрузки и т. д. Грузополучатель должен вывезти также подстилочные, упаковочные и утеплительные материалы, которые следовали с грузом. При вывозе груза с грузового двора проверяется накладная и пропуск. Пропуск отбирают при вывозе последней партии груза, а накладная остается у получателя, который затем ее передает в бухгалтерию своего предприятия. Получатель может отказаться принять груз лишь тогда, когда качество его вследствие порчи или повреждения изменилось настолько, что невозможно полностью или частично использовать груз.

Выдача груза на местах не общего пользования заключается в передаче грузополучателю груженых крытых вагонов по пломбам и грузов на открытом подвижном составе по внешнему осмотру, за исключением случаев, когда на железную дорогу возложены обязанности по проверке массы и состояния груза.

ХОД РАБОТЫ:

1. Оформление выдачи грузов
2. Предельные сроки хранения и вывоза груза
3. Выдача и вывоз груза со станции
4. Сделать вывод
5. Оформить отчет.

ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ И БЕСПЕРЕБОЙНОГО ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

ЦЕЛЬ РАБОТЫ: Изучить требования к безопасности и бесперебойному движению поездов

ОБОРУДОВАНИЕ: Методические указания, Приказ 190 Н

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ РАБОТЫ

Основой стабильной эксплуатационной работы всех подразделений железной дороги, удовлетворения потребностей в пассажирских и грузовых перевозках при безусловном обеспечении безопасности движения является высокий уровень трудовой дисциплины и сознательности, безупречное выполнение каждым работником железнодорожного транспорта требований нормативных документов и должностных обязанностей, содержание в постоянной исправности технических средств инфраструктуры и подвижного состава.

Реализация принципов функциональной стратегии обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса и планов мероприятий по повышению уровня безопасности движения поездов позволила дороге в 2009 году выполнить задание руководства ОАО «РЖД» по снижению аварийности не менее чем на 15%.

В 2010 году в целом на дороге сохраняется динамика сокращения общего числа нарушений безопасности движения, как в абсолютном значении, так и относительного их количества на объем выполненной работы. Большинство работников дороги проявляют высокую сознательность, добросовестно выполняют свои должностные обязанности и обеспечивают безаварийную работу.

Однако, в некоторых структурных подразделениях трудовая и технологическая дисциплина остается на низком уровне, отдельные работники этих подразделений пренебрежительно относятся к исполнению своих обязанностей.

В результате, за 7 месяцев 2010 года, при сокращении к уровню 2009 года общего числа нарушений безопасности движения на 7,8% (59/64), а с учетом структурных подразделений центральных дирекций и функциональных филиалов – на 14,9% (103/121), в хозяйствах: локомотивном, пути, электрификации электроснабжения, а также в Дирекции управления движением положение ухудшилось.

Особенно обострилась обстановка в июле-августе 2010 года: допущена авария по вине работников станции Новороссийск Дирекции управления движением, 2 схода в грузовых поездах из-за неисправности пути в Белокалитвенской и Кизлярской дистанциях пути и 2 проезда запрещающего сигнала выходного светофора по станции Ангелинская локомотивной бригадой эксплуатационного локомотивного депо Тимашевская, и по ст. Фанагорийская локомотивной бригадой эксплуатационного локомотивного депо Туапсе.

Основными причинами произошедших на дороге нарушений безопасности движения в поездной и маневровой работе стали несоблюдение технологии ремонта и содержания технических средств, невыполнение отдельными исполнителями и

руководителями на местах своих должностных обязанностей, а также недостаточный уровень их знаний и профессиональной подготовки.

На состояние безопасности движения поездов негативно сказалась слабая организующая роль, бессистемный и поверхностный подход к обеспечению безопасности движения со стороны отдельных руководителей, которые своим равнодушием и нетребовательностью попустительствуют неисполнительности и безответственности персонала, усугубляют имеющиеся проблемы.

Реализация стратегии развития дороги и дальнейшая реорганизация структуры управления требует новых подходов в организации профилактической работы по предупреждению аварийности, внедрения комплекса мер, направленного на достижение конечного результата – обеспечения гарантированной безопасности движения поездов и высокого качества предоставляемых транспортных услуг.

основными задачами по повышению уровня безопасности движения поездов в хозяйствах считать:

- управления движением – обеспечение высокого качества месячных комиссионных осмотров станционного хозяйства и контроля за своевременным устранением выявленных недостатков в его состоянии, предупреждение особо опасных нарушений безопасности движения поездов, дальнейшую реализацию программы по оборудованию станционных путей устройствами, предотвращающими выход подвижного состава на маршруты движения поездов, внедрение других технических средств, направленных на повышение безопасности движения поездов, обеспечение безопасности движения при приеме и отправлении поездов в условиях нарушения нормальной работы устройств сигнализации, централизации и блокировки (далее СЦБ);

- локомотивном – индивидуальную работу с локомотивными бригадами по вопросам обеспечения безопасности движения поездов и укрепления производственной дисциплины, выполнение установленного регламента переговоров локомотивными бригадами, усиление контроля за качеством ремонта и технического обслуживания локомотивов;

- вагонном – улучшение организации работы пунктов технического обслуживания вагонов и качества подготовки поездов в рейс, плановых видов ремонта вагонов на основе эффективного использования средств неразрушающего контроля, усиление контроля за состоянием подвижного состава в пути следования с использованием современных технических средств и информационных технологий;

- пути – обеспечение высокого качества ремонтно-путевых работ, текущего содержания пути с применением механизированных комплексов путевых машин и укрупненных специализированных бригад при безусловном соблюдении технологии работ и правил их ограждения, повышение эффективности работы средств неразрушающего контроля рельсов, предотвращение случаев их излома;

Заместителям начальника дороги, начальникам служб, структурных подразделений дороги, ДЗО (по согласованию), филиалов ОАО «РЖД» (по согласованию), структурных подразделений филиалов ОАО «РЖД» (по согласованию), действующих на территории дороги, особое внимание уделить безопасности движения пассажирских и пригородных поездов:

- ежедневно рассматривать выполнение графика движения пассажирских и пригородных поездов, оперативно расследовать нарушения графика, допущенные при пропуске их по железнодорожным станциям и проследовании по участкам;

- обязать дежурных по станциям, поездных диспетчеров в каждом случае следования пассажирского поезда с отклонением от графика движения своевременно информировать машиниста поезда о подготовленном маршруте и дальнейшем порядке пропуска. Исключить случаи преимущественного пропуска грузовых поездов в ущерб пассажирских;

- не допускать пропуск пассажирских поездов по неспециализированным путям, а также остановку пригородных для высадки-посадки пассажиров на пути, не оборудованном пассажирскими платформами, в исключительных случаях – только по регистрируемому приказу поездного диспетчера с письменного разрешения диспетчера (по управлению перевозками) района управления (далее ДРУ) диспетчерского центра управления перевозками (далее ДЦУП);

- проводить разбор каждого случая нарушения безопасности движения с пассажирскими поездами в соответствии с нормативными требованиями;

- обеспечить расследование, разбор и учет каждого случая задержки пассажирского (пригородного) поезда у запрещающего входного сигнала светофора железнодорожной станции, приема пассажирского (пригородного) поезда на неспециализированный путь, при запрещающем показании входного сигнала светофора, отправления поезда при запрещающем выходном сигнале светофора, по телефонным средствам связи, пропуска по боковому пути;

- проводить разбор и учет каждого случая неисправности АЛСН, радиосвязи на локомотиве пассажирского поезда в пути следования;

- сопровождать пассажирские поезда начальствующим, ревизорско-инструкторским и диспетчерским составом в соответствии с должностными обязанностями и нормативами личного участия в обеспечении безопасности движения поездов;

- проводить проверки качества подготовки пассажирских (пригородных) поездов в рейс в пунктах их формирования, с детальным разбором результатов проверки и принятием мер по устранению недостатков в их состоянии;

- проводить проверки пассажирских составов при выдаче в рейс постоянно действующими комиссиями по ежемесячно утверждаемым руководителями дороги и пассажирских депо графикам;

- обеспечить высокое качество ремонта и технического обслуживания пассажирских вагонов, локомотивов, моторвагонного подвижного состава, приемку их из ремонта и осмотр при выдаче составов в рейс и локомотивов под пассажирские поезда:

ХОД РАБОТЫ:

6. Анализ работы железнодорожного транспорта
7. Меры по улучшению безопасности движения поездов
8. Меры по улучшению бесперебойного движения поездов
9. Сделать вывод
10. Оформить отчет.

ОЦЕНКА ФАКТОРОВ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ВИДОВ ТРАНСПОРТА

ЦЕЛЬ РАБОТЫ: Оценка факторов конкурентоспособности

ОБОРУДОВАНИЕ: Методические указания, учебник Л.Н. Шишкиной «Транспортная система России» -М, Желдориздат, 2001. -205 с.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ РАБОТЫ

Транспорт является одной из важнейших отраслей материального производства. Он продолжает производственный процесс всех отраслей хозяйства страны в сфере обращения и заканчивает его доставкой продукции к месту потребления.

Перемещая различные виды продукции из мест производства в места их потребления, осуществляя перевозки пассажиров, транспорт не создает новой продукции. Его продукцией является сам процесс перевозок грузов и пассажиров. В качестве измерителей продукции транспорта используются показатели перевозочной работы – грузооборот и пассажирооборот, которые определяются соответственно умножением массы перевозимых грузов и числа пассажиров на дальность перевозок и выражаются суммой тонно- километров и пассажиро-километров.

Транспортная система страны представляет собой большой и сложный комплекс путей сообщения, подразделяемых на магистральный транспорт общего пользования, промышленный и городской.

Магистральный транспорт общего пользования включает в себя железнодорожный, автомобильный, морской, речной, воздушный и трубопроводный.

Промышленный транспорт осуществляет перемещение предметов и продуктов труда в сфере производства.

Городской транспорт обеспечивает перевозки внутри городов и включает в себя метрополитен, троллейбус, трамвай, автобус, такси, грузовой автомобиль и др. Перевозки в сфере обращения выполняются всеми видами транспорта общего пользования. Роль и значение их зависит от размеров территории страны, уровня ее промышленного развития и других факторов.

Железнодорожный транспорт во многих промышленно развитых странах среди других видов транспорта занимает одно из ведущих мест. Это объясняется его универсальностью - возможностью обслуживать производящие отрасли хозяйства и удовлетворять потребности населения в перевозках вне зависимости от погоды, практически во всех климатических условиях и в любое время года. Именно поэтому, несмотря на относительно бурное развитие автомобильного, воздушного и трубопроводного транспорта, вот уже более 175 лет железнодорожный транспорт остается основным средством перевозок грузов и массовых перевозок населения.

Имея современные виды локомотивов и вагонов, мощный рельсовый путь, используя современные средства автоматики, телемеханики и вычислительной техники, железнодорожный транспорт наряду с другими отраслями промышленного производства входит в экономический потенциал каждой страны.

Вместе с тем железнодорожный транспорт влияет и на другие стороны жизни государства, участвуя в межрегиональных связях в области культуры, социальных преобразований, в международном туристическом сотрудничестве, вносит существенный вклад в научно-технический прогресс.

За время своего существования протяженность железных дорог мира достигла почти 1,3 млн км; при этом они не имеют себе равных по объему провозной способности и непрерывности функционирования.

Перспективным направлением в развитии железнодорожного транспорта является высокоскоростной наземный транспорт, способный соперничать с воздушным транспортом.

Автомобильный транспорт обеспечивает относительно высокую скорость передвижения, способен доставлять грузы в районы, где нет других видов транспорта, удобен тем, что позволяет доставлять грузы непосредственно от отправителя к получателю без перегрузки.

Очень эффективно использование автомобильного транспорта на внутригородских и междугородных перевозках пассажиров.

Вместе с тем себестоимость грузовых и пассажирских перевозок автомобилями более высокая по сравнению с другими видами транспорта.

Морской транспорт осуществляет массовые перевозки в зарубежные страны, а также между портами внутри страны, расположенными на побережье морей. Морские перевозки наиболее эффективны на направлениях, где морские маршруты короче сухопутных, и там, где нет других видов массового транспорта. Для России особенно велико значение морского транспорта в обслуживании северных районов Сибири и Дальнего Востока, где нет железных дорог.

Себестоимость морских перевозок грузов ниже, чем другими видами транспорта, и особенно при перевозках на дальние расстояния.

Речной транспорт осуществляет местные и дальние перевозки на маршрутах, которые совпадают с расположением судоходных рек и каналов. Он обладает высокой провозной способностью особенно при использовании судов большой грузоподъемности на глубоководных реках, а также на маршрутах река - море. Себестоимость речных перевозок не высокая.

Существенными недостатками речного транспорта России являются кратковременность навигации в течение года и низкие скорости движения.

Воздушный транспорт имеет очень высокие скорости движения и осуществляет в основном пассажирские перевозки на ближние и дальние расстояния. Стоимость воздушных перевозок значительно выше, чем на других видах транспорта. Удельный вес грузовых перевозок не высок. На работу воздушного транспорта очень влияют погодные условия.

Трубопроводный транспорт наиболее молодой из всех видов транспорта. Он используется для транспортировки, главным образом, нефти, нефтепродуктов и природного газа и почти не зависит от погодных условий, способен

транспортировать жидкие и газообразные продукты на очень большие расстояния, является относительно дешевым видом транспорта.

Информационная сфера взаимодействия нацелена на совместимость информации по содержанию, формам ее представления, скорости и своевременности передачи, а также использование информационных технологий, объединяющих процессы перевозок грузов и пассажиров, погрузочно-разгрузочных работ и пересадок на стыкующихся видах транспорта.

Для лучшего взаимодействия в работе промышленного и магистрального транспорта разрабатывают и внедряют единые технологические процессы работы железнодорожных станций МПС и примыкающих к ним подъездных путей предприятий.

* Взаимодействие различных видов транспорта наиболее наглядно проявляется при организации смешанных перевозок грузов. Абсолютное большинство грузовых перевозок как в нашей стране, так и за рубежом, являются смешанными, поскольку совершаются при использовании двух и более видов транспорта. Например, отечественный железнодорожный транспорт во взаимодействии с автомобильным доставляет 40% всех своих грузов. Морской транспорт выполняет почти все свои перевозки с участием железнодорожного, речного, автомобильного и трубопроводного транспорта. Речной транспорт также активно взаимодействует с другими видами транспорта.

Однако, несмотря на достаточно широкое развитие смешанных перевозок в транспортной системе страны, только сравнительно небольшая их доля учитывается статистикой как фактически смешанные. Они именуются прямыми смешанными или комбинированными перевозками, оформляемыми одним перевозочным документом на весь путь следования груза. При этом от грузоотправителей не требуется переоформления документов в пунктах перевалки грузов. Основная же доля фактически смешанных перевозок оформляется отдельными документами на каждом виде транспорта и формально не отвечает статусу прямых смешанных перевозок.

Глава IV Транспортного устава железных дорог Российской Федерации регламентирует порядок перевозок грузов в прямом смешанном сообщении с участием различных видов транспорта. Согласно этому уставу в прямое смешанное сообщение включены: железнодорожные станции, открытые для проведения операций по перевозкам грузов; морские и речные порты; автомобильные станции; аэропорты.

ХОД РАБОТЫ:

1. Измерители продукции транспорта
2. Виды транспорта
3. Конкурентоспособность различных видов транспорта
4. Взаимодействие различных видов транспорта
5. Сделать вывод
6. Оформить отчет

Информационное обеспечение методических рекомендаций. Перечень рекомендуемых учебных изданий

Основные источники:

1. Шишкина Л.Н. Транспортная система России.: М.: Желдориздат, 2001.
2. Единая транспортная система. Под ред. В.Г. Галабурды, М.: Транспорт, 1999.

Дополнительные источники:

1. Железнодорожный транспорт. Энциклопедия под ред. Н.С. Конарева, М.: Большая Российская энциклопедия, 1994.
2. Газета «Гудок»

Интернет-ресурсы.

1. <http://ru.wikipedia.org>
2. <http://www.coolreferat.com>
3. <http://www.evrogruz.ru> /2-tseli-razvitiya-transportnoi-sistemy-rossii-na-period-do-2030-goda