

---

# ТЕХНИКО- ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО ГО ТРАНСПОРТА

# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

- ЖД транспорт - основной вид транспорта в России. Его называют «стальным хребтом страны».
- Достоинства: Высокая грузоподъемность, всепогодность, низкая себестоимость перевозок.

# ПЕРЕОРИЕНТАЦИЯ ОБЩЕСТВА

Производственный спрос

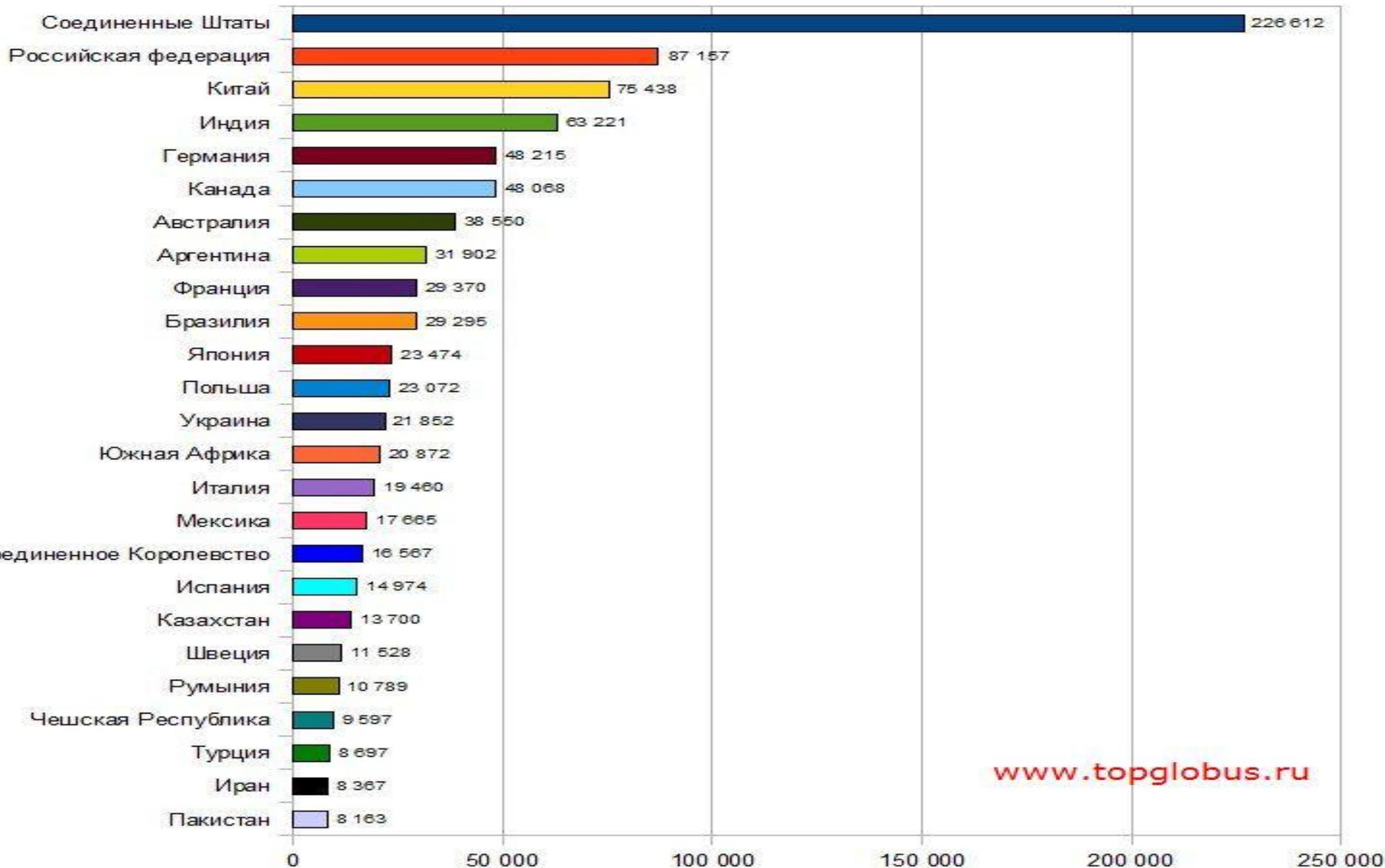


Потребительский спрос



Повышение значимости жд транспорта

# Длина жд



# ВАЖНО ЧТО

---

Длина жд США > Длина жд РФ

**НО**

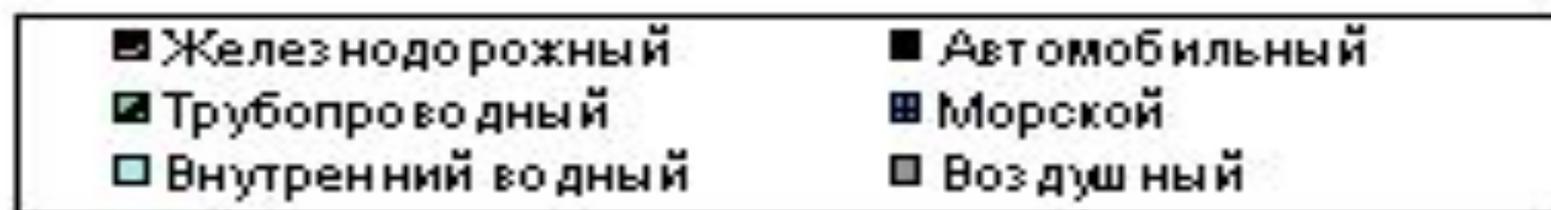
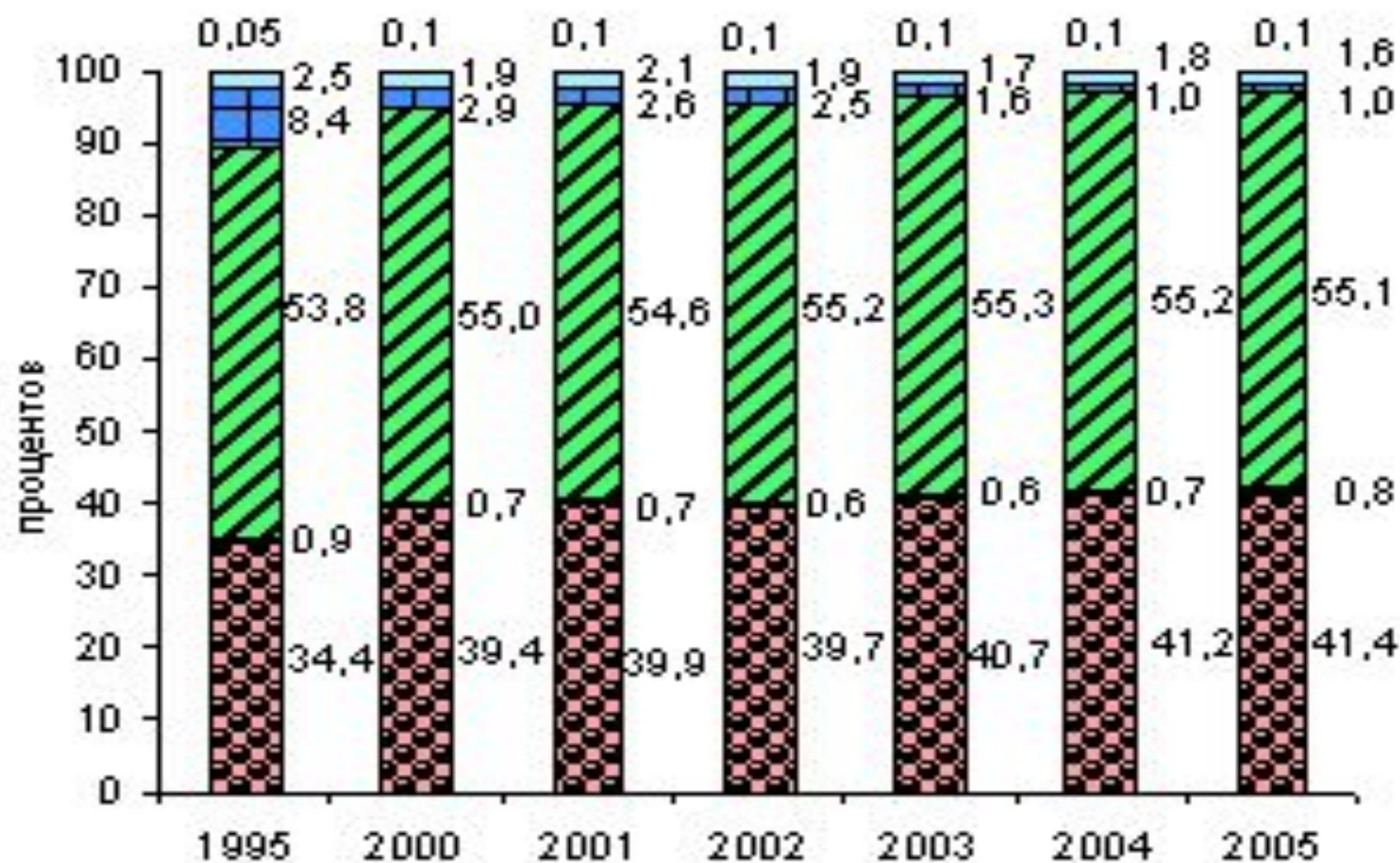
Выполняемая работа жд США < выполняемой  
работы жд РФ

# ЖД РФ имеет в мире

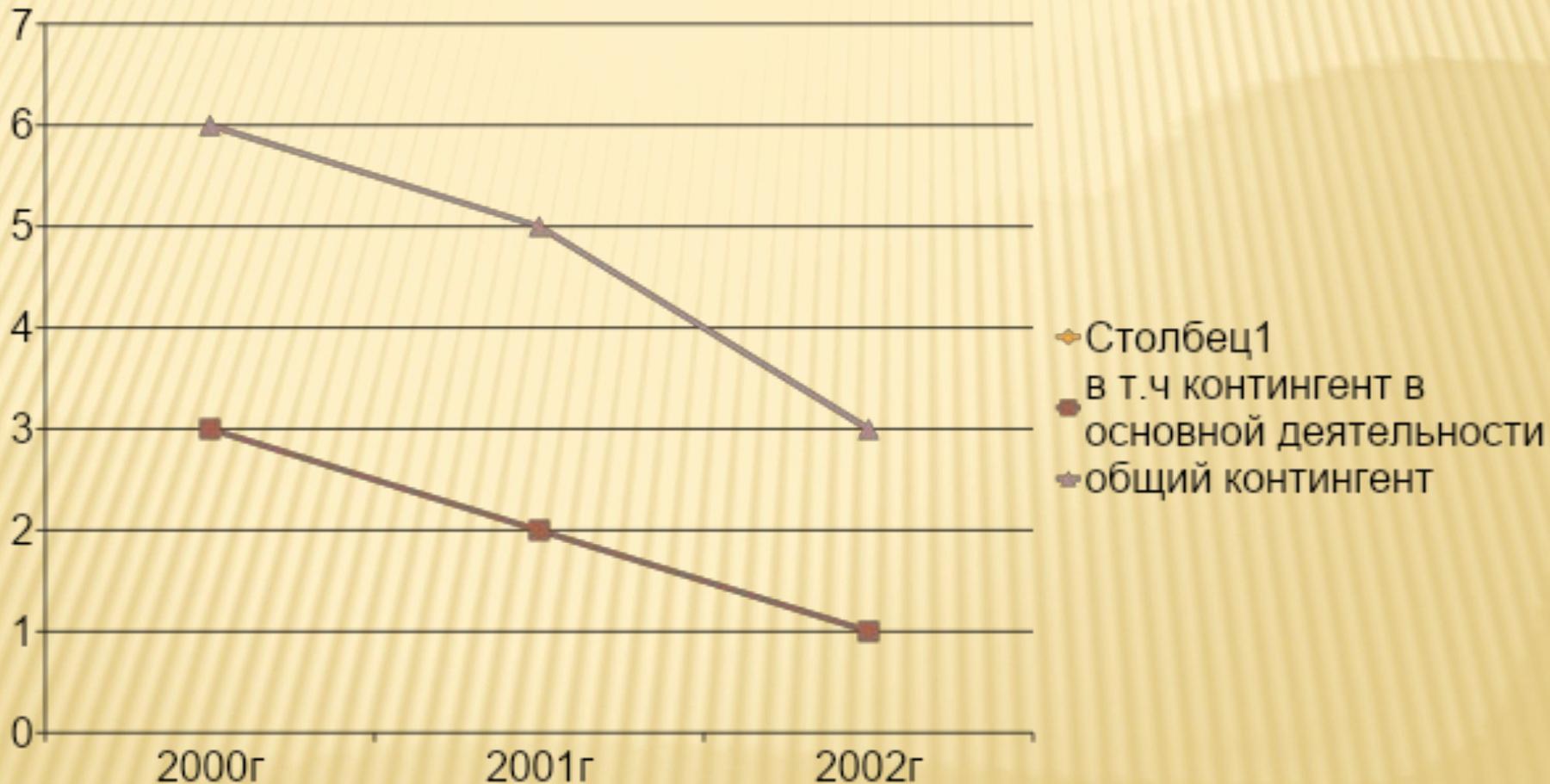
Протяженность жд путей	7%
Грузооборот	5%
Пассажирооборот	15%
Протяженность электрифицированных дорог	1 место

# ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ СТРАНЫ

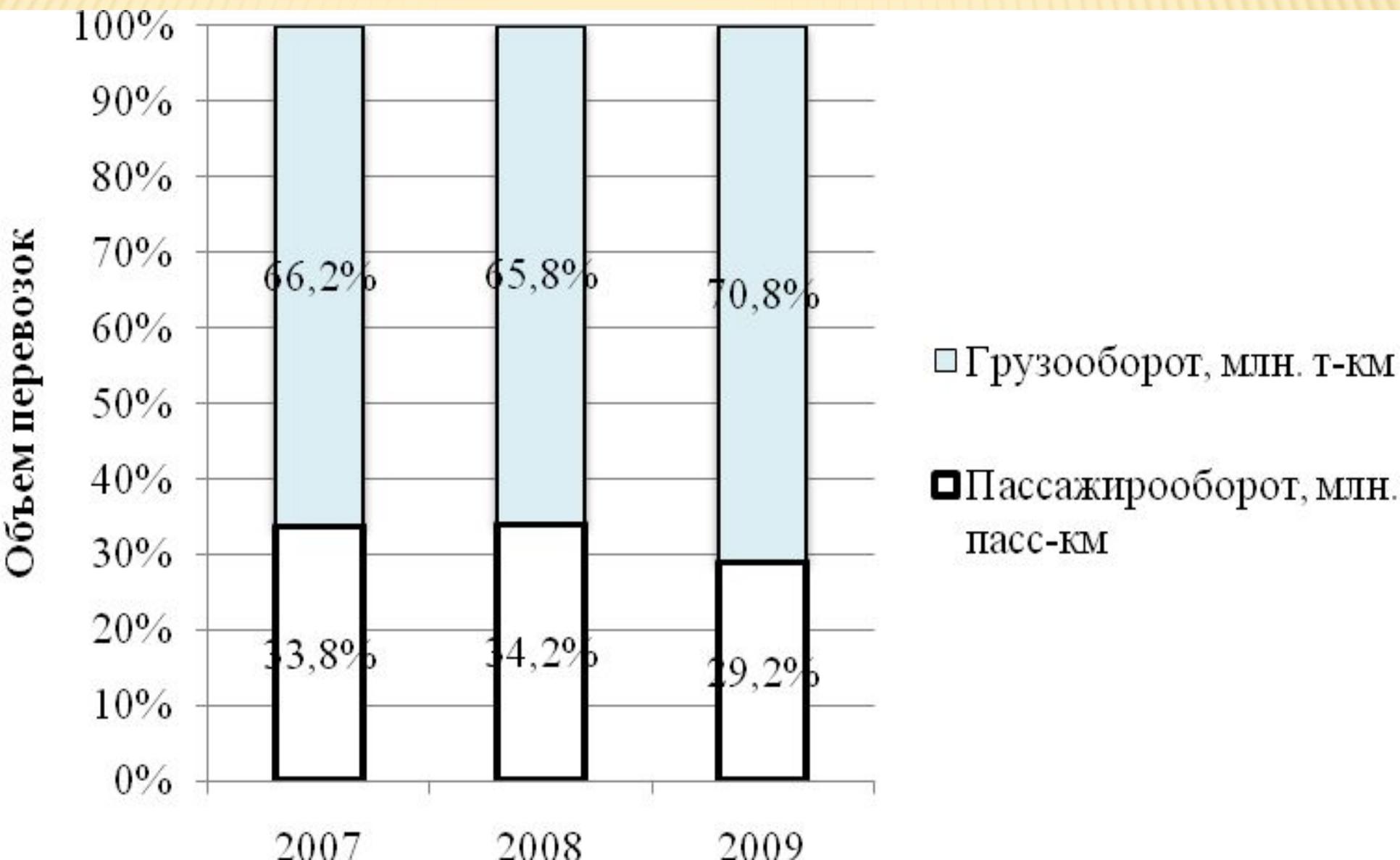




# СРЕДНЕСПИСОЧНАЯ ЧИСЛЕННОСТЬ РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА



# ОБОРОТ ЖД ТРАНСПОРТОМ



Показатели	Ед. изм.	Вид тока		Сравнение показателей	
		переменный	постоянный	абсолютное	к пост. току, %
<b>Технико-эксплуатационные показатели</b>					
участковая скорость	км/ч	39,00	36,00	3,00	108,33
-средний вес поезда брутто	т	5 050,00	5 700,00	-650,00	88,60
оборот локомотива	ч	34,87	37,13	-2,26	93,90
среднесуточный пробег локомотива.	км	729,58	685,08	44,50	106,50
<b>Капитальные затраты: всего, в том числе</b>					
стоимость вагонов	тыс. руб.	882 264,60	882 264,60	0,00	100,00
стоимость электрификации	тыс. руб.	2 870 674,71	2 616 688,86	253 985,84	98,10
<b>Эксплуатационные затраты: всего, в том числе</b>					
расходы на электроэнергию для тяги поездов	тыс. руб.	92 647,80	87 620,40	5 027,40	105,74
оплата труда локомотивных бригад	тыс. руб.	51 726,78	50 353,50	1 373,28	102,73
единый социальный налог	тыс. руб.	13 811,05	13 444,38	366,67	102,73
расходы на ремонт локомотивов	тыс. руб.	56 738 409,50	89 443 200,00	-32 704 790,50	63,44
расходы на экипировку локомотивов	тыс. руб.	1 475,00	1 306,80	168,20	112,87
расходы на ремонт вагонов	тыс. руб.	149,94	149,94	0,00	100,00
расходы на содержание, ремонт и электрификацию устройств электрооборудования	тыс. руб.	41 730,90	579 012,00	-537 281,10	7,21
амортизация локомотивов	тыс. руб.	37 515,79	25 677,47	11 838,32	146,10
амортизация вагонов	тыс. руб.	35 290,58	35 290,58	0,00	100,00
приведенные затраты	тыс. руб.	57 296 428,62	90 477 491,16	-33 181 062,54	63,33

# СТРУКТУРА УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ



Рис. 1.4. Структурная схема управления железнодорожным транспортом

# СТРУКТУРА ПОТРЕБЛЕНИЯ ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ ЭНЕРГИИ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ



Рис. 1.2. Потребление электрической энергии на железной дороге

# УВЕЛИЧЕНИЕ КОЛ-ВА ЛОКОМОТИВОВ

Наименование	Количество локомотивов	
	2015 г.	2020 г.
Электровозы грузовые	7253	7660
постоянного тока	3336	3447
переменного тока	3917	4213
Тепловозы грузовые	2959	3193
Электровозы пассажирские	2180	2276
постоянного тока	898	902
переменного тока	1132	1186
двойного питания	150	188
Тепловозы пассажирские	593	612
Тепловозы маневровые	5550	5757
Закупка в 2011 году – 453 ед.	Потребная закупка не менее 700 ед. в год (с 2016 г.)	
Инвестиции в 2011 году – 37 млрд руб.	Потребные инвестиции – 93 млрд руб. в год*	
Всего – 754 млрд руб.*, в т. ч.: 2012–2015 гг. – 289 млрд руб., 2016–2020 гг. – 465 млрд руб.		

\* в ценах 2011 г.

# Заключение

Российские железные дороги играют значительную роль в экономике России.

Преимуществом железнодорожного транспорта является независимость от природных условий.

Железнодорожный транспорт - особая сфера материального производства и самостоятельная отрасль народного хозяйства. С его помощью осуществляются связи внутри отраслей и между различными отраслями, внутри экономических районов и между ними, формируются межгосударственные связи.

Железнодорожный транспорт - необходимое условие и материальная основа территориального разделения труда.

В транспортной системе России железные дороги занимают ведущее положение, тогда как в большинстве других государств удельный вес железнодорожных перевозок ниже.

Железнодорожный транспорт отличается регулярностью движения во все времена года, большой скоростью, способностью осваивать массовые потоки грузов и пассажиров, относительно низкой себестоимостью перевозок.