

«Железнодорожный транспорт России»

ВЫПОЛНИЛ СТУДЕНТ ГРУППЫ: ТПХ-915

Ососков Данила



Появление железных дорог

- Российское правительство озаботилось вопросами прокладки железной дороги в начале [XIX века](#). Базой для этого направления стал Департамент водных коммуникаций, созданный в [1798 году](#). Департамент действовал успешно, активно развивался и в [1809 году](#) расширил свои полномочия и был переименован в Управление водяными и сухопутными сообщениями. В 1809 году был создан военный [Институт корпуса путей сообщения](#)^[10].
- В 1830 году появилась статья [Н. П. Щеглова](#), в которой указывалось, что вопрос создания сети железных дорог «имеет первенствующее значение для экономического развития России»^[11]. Однако были и иные мнения: [М. Г. Дестрем](#) писал в 1831 году: «Я доказал все выгоды, доставляемые вообще судоходными каналами... и убедил, что выгоды каналов пред чугунными дорогами имеют в России наибольшую степень превосходства»

Первая железная дорога

- История железных дорог в [России](#) начинается с [1830-х годов](#). В [1834 году](#) по приглашению горного ведомства в Россию прибыл австрийский инженер [Франц фон Герстнер](#), который внёс императору [Николаю I](#) предложение о строительстве железнодорожной линии. В 1835 году родственник императора граф [Алексей Бобринский](#) создаёт акционерное общество, целью которого является финансирование строительства железных дорог. В [1836 году](#) император обнародовал указ о сооружении [Царскосельской железной дороги](#). За несколько месяцев был построен пусковой участок от [Большого Кузьмина](#) до [Павловска](#), на котором к концу года было запущено движение, а официальное открытие дороги состоялось в конце [1837 года](#)^[13].
- Официальное торжественное открытие первой в России железной дороги общественного пользования: С-Петербург — Царское село состоялось 30 октября по старому стилю (11 ноября — по новому) 1837 года. Машинистом первого поезда, который состоял из паровоза «Проворный» и восьми вагонов, стал сам Герстнер. Члены Правления дороги пригласили на открытие императора Николая I и других почётных гостей. Пассажиры заняли свои места, и в 2 часа 30 минут пополудни поезд плавно отошёл от перрона. Через 35 минут под громкие аплодисменты встречавших и крики «Ура!» первый поезд прибыл на станцию Царское село. Поездка от Петербурга до Царского села заняла 35 минут, а обратная поездка — 27 минут; максимальная скорость достигала 64 км/ч, а средняя составила 51 км/ч.^[14]

Железные дороги в советский период (1917—1991)

- После Октябрьской революции все частные железные дороги были национализированы. Управление сетью железных дорог было возложено на Наркомат путей сообщения, преобразованный позднее в [Министерство путей сообщения](#). Из числа крупнейших железнодорожных строек советского периода выделяются [Турксиб](#), [Трансполярная магистраль](#), [БАМ](#). С 1929 года началась электрификация железных дорог. Первым в СССР электрифицированным участком стал Москва — Мытищи (1929), за ним Москва — Люберцы (1933). В ноябре 1932 года [Московский электромашиностроительный завод «Динамо»](#) выпустил первый советский электровоз [ВЛ19](#). Промышленность стала выпускать мощные грузовые паровозы серий [ФД](#) и [СО](#), пассажирский паровоз серии [ИС](#). В 1936 году на станции [Люблино-Сортировочная](#) была построена первая в [СССР](#) механизированная [сортировочная горка](#). К 1943 году было построено [Большое окружное кольцо](#) протяжённостью 558 км (отдельные его участки существовали ещё с XIX века)^[19].

Железные дороги в России в постсоветский период

- Правопреемником МПС СССР в части железнодорожной сети, находящейся на территории России, стало [Министерство путей сообщения РФ](#). [Распад СССР](#), деградация экономики непосредственным образом сказались на железных дорогах России. В [1990-е годы](#) практически не строилось новых железных дорог, ухудшилось состояние вокзалов, пригородных поездов и поездов дальнего следования. Осознавая социальное значение убыточных пассажирских перевозок, МПС субсидировало их за счёт грузовых. В то же время, в конце 1990-х и в начале 2000-х годов, на волне роста благосостояния населения МПС предприняло меры по повышению доходов от пассажирских перевозок: был усилен контроль за безбилетным проездом (ограждение перронов, установка турникетов), запущены пригородные поезда-экспрессы повышенной комфортности, начаты перевозки [аэроэкспрессами](#) в аэропорты.
- В эти годы МПС осуществляло также вложения в непрофильные проекты, такие как создание альтернативного оператора дальней связи (вдоль Транссиба были проложены оптические линии связи), поддержка [футбольного клуба «Локомотив»](#), в том числе строительство [нового стадиона](#) на северо-востоке Москвы.

После образования ОАО «РЖД»

- В конце 2003 года в рамках программы по разделению регулирующих и хозяйствующих функций МПС РФ большинство основных активов последнего были переданы во вновь созданное [ОАО «Российские железные дороги»](#). Само МПС, просуществовав ещё непродолжительное время, было упразднено, а оставшийся персонал частично перешёл в Министерство транспорта РФ. В 2005 году было создано [Федеральное агентство железнодорожного транспорта](#) (Росжелдор), которое занялось вопросами регулирования. ОАО «РЖД», принадлежащее на 100 % Российской Федерации, и его дочерние общества до 2010 года являлись основными железнодорожными операторами России. Прочие перевозчики имели практически незаметную долю рынка, несущественную (по сравнению с РЖД) сеть дорог (в ряде случаев — изолированную от сети железных дорог России) или вовсе не имели своей инфраструктуры (а только собственный парк вагонов). В 2010 году проведена реформа вагонного хозяйства, в результате которой возникло около 100 фактически действующих (номинально около 1800) операторов подвижного состава и 3 крупных вагоноремонтных компании (ВРК-1, [ВРК-2](#), ВРК-3) с филиальной сетью по всей России.

Наиболее тяжёлые транспортные происшествия и крушения

- [4 июня 1989 года](#) на перегоне [Транссиба](#) Аша — Улу-Теляк в Иглинском районе Башкирской АССР произошла [крупнейшая железнодорожная катастрофа в истории СССР и России](#). Гигантский взрыв углеводородов (по мощности лишь в 7 раз уступавший [взрыву атомной бомбы над Хиросимой](#)), случившийся при прохождении встречных пассажирских поездов в результате аварии на расположенном поблизости газопроводе Сибирь — Урал — Поволжье мгновенно унёс жизни 575 человек, в их числе 181 ребёнок^[49]. Наиболее тяжёлое в истории российского железнодорожного транспорта крушение, происшедшее, по всей видимости, из-за сна локомотивной бригады в кабине скорого поезда — [Крушение скорого поезда Рига — Москва](#), произошедшее [3 марта 1992 года](#) на [Октябрьской железной дороге](#) недалеко от города [Нелидово](#), в результате чего погибли 43 человека, 108 ранены^[50]. Самой тяжёлой железнодорожной катастрофой, случившейся в результате [террористического акта](#), стало [Крушение «Невского экспресса»](#) в труднодоступной местности на границе [Тверской](#) и [Новгородской областей](#) [27 ноября 2009 года](#), в результате чего погибли 28 человек и не менее 132 были ранены.

Защита объектов и грузов от противоправных посягательств. Транспортная безопасность

- С 1918 года в составе [НКПС РСФСР](#), [НКПС СССР](#), [МПС СССР](#) и [МПС России](#), с 2005 года в ведении Росжелдора действует государственная отраслевая охрана (ВО ЖДТ) — специализированные вооружённые парамилитарные подразделения, в основном осуществляющие деятельность в пределах [железнодорожной сети](#) общего пользования страны. ВО ЖДТ создана [государственными органами](#) в целях охраны (защиты от [противоправных посягательств](#)) [грузов](#) в пути следования и на [железнодорожных станциях](#), объектов [инфраструктуры](#) и прилегающих к ним [территорий](#) и [акваторий](#), проведения профилактических мероприятий по предупреждению [правонарушений](#) на [железнодорожном транспорте](#). В состав ВО ЖДТ с 1932 года входят [пожарные подразделения](#), которые используют [пожарные поезда](#).
- В 20-х годах XX века специальные отряды железнодорожной охраны были вооружены [станковыми пулеметами](#), а также [бронепоездами](#), которые применялись для сопровождения пассажирских и грузовых поездов с особо ценными или важными грузами и отражения налетов крупных [банд](#).
- Стрелковая охрана принимала участие в боях с [басмачами](#)^{[51][52][53]}, советско-китайском вооружённом [конфликте на КВЖД \(1929\)](#), успешно защищая объекты железнодорожного транспорта и железнодорожников.
- С 1 октября [1932](#) г. в обязанности органов охраны, помимо основных, входило задержание и [санитарная обработка беспризорных детей](#), передвигающихся по железным дорогам, обеспечение их питанием и культурным досугом. Для поиска детей применялись особые дозоры и оперативные группы, которые, в том числе, высылались на неохраемые [железнодорожные станции](#). В штат Военизированной охраны путей сообщения НКПС входили педагоги-воспитатели, осуществляющие свою деятельность в вагонах или комнатах-приемниках. Тысячи жизней мальчишек и девочек спасли бойцы охраны НКПС в эти тяжелые годы^[54].

современное состояние, проблемы и перспективы развития

- Зарождение и бурное развитие в начале XIX века железнодорожного транспорта можно назвать настоящей революцией, не только в сфере транспорта, но и во всей мировой экономике.
- Уже в 1860 г. общая протяженность железных дорог в мире составила 107 тыс. км., в том числе в Европе – 52 тыс. км. В 1900 г. общая протяженность железных дорог в мире достигла 803 тыс. км., в том числе в Европе – 282 тыс. км.
- В США общая протяженность железных дорог в 1920 г. составляла 370 тыс. км.
- В дальнейшем продолжается быстрое создание инфраструктуры - путевого хозяйства железных дорог и строительство современного подвижного состава.
- Железнодорожный транспорт превращается в главный вид наземного транспорта и доминирует на суше по крайней мере до середины прошлого века, когда положение начинает меняться в пользу автомобильного транспорта.
- В настоящее время протяженность железных дорог мира составляет более 1,3 млн. км.

Современное состояние отрасли

- В настоящее время железнодорожный комплекс имеет важное стратегическое значение для экономики России. Он является своеобразным связующим звеном единой экономической системы. Обеспечивает стабильную деятельность промышленных предприятий, своевременный подвоз жизненно важных грузов в отдаленные уголки страны. Является самым доступным транспортом для миллионов граждан России.
- Железнодорожный транспорт остается одним из основных видов транспорта общего пользования России. Грузооборот железнодорожного транспорта в 2016 г. достиг 2344 млрд. т/км, а его доля в общем объеме грузооборота составила 45%. На железнодорожный транспорт в России приходится почти треть всего пассажирооборота страны.

Основные проблемы отрасли

- По данным Министерства транспорта России в начале проведения экономических реформ в России в конце 90-х годов прошлого столетия развитие железнодорожного транспорта сдерживалось существованием следующих серьезных проблем.
- В частности, из общей протяженности железных дорог примерно 38% составляли пути с дефектными или выработавшими свой ресурс рельсами. На путях эксплуатировалось 20 тыс. дефектных стрелок и 19 тыс. дефектных крестовин.
- В эксплуатации находилось примерно 700 временных искусственных сооружений, построенных в военное и послевоенное время взамен разрушенных капитальных мостов. Нормативный срок их службы был превышен вдвое.
- Значительно ухудшилось состояние подвижного состава. В целом степень износа транспортных средств составляла более 42%. Свыше 10 лет находились в эксплуатации 61% тепловозов, 69% электровозов, около 40% железнодорожных вагонов инвентарного пассажирского парка, что существенно превышает аналогичные показатели промышленно развитых стран.

