

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://studservis.ru/gotovye-raboty/kurovaya-rabota/278360>

**Тип работы:** Курсовая работа

**Предмет:** Таможенное дело

Введение. . . . .	3
Глава 1. Современное состояние железнодорожного машиностроения в России. . . . .	6
1.1 Географическое размещение центров железнодорожного машиностроения в России. . . . .	6
1.2 Направления железнодорожного машиностроения. . . . .	9
Глава 2. Анализ российских и иностранных предприятий железнодорожного машиностроения. . . . .	12
2.1. Характеристика российских предприятий железнодорожного машиностроения . . . . .	12
2.2. Анализ иностранных центров железнодорожного машиностроения . . . . .	19
Глава 3. Перспективы развития отрасли железнодорожного машиностроения . . . . .	25
Заключение . . . . .	28
Список использованной литературы . . . . .	30

Введение

Выпуск первых вагонов в России (вагонеток) относится к середине XVIII века. Тогда вагонетки использовались на рудничных и внутризаводских рельсовых дорогах.

Производство первых российских вагонов для железной дороги между Москвой и Санкт-Петербургом было начато на Александровском заводе в Санкт-Петербурге в 1846 году. Для этих вагонов из-за границы были получены вагонные оси и рессорная сталь, так как промышленность России тогда не производила сталь нужного качества. С 1846 по 1848 год Александровский завод изготовил 1991 крытый вагон и 580 платформ.

Для Московско-Курской железной дороги, которая начала строиться в 1865 году, были заказаны вагоны на трёх отечественных заводах. Это был машиностроительный завод Вилиамса и Бухтеева в Москве, завод Бремме и Левестама в Москве, завод братьев Струве в Коломне.

С конца 1860-х годов вагоны начинают строить мастерские многих железных дорог Российской империи, имевшие свободные мощности, В 1874 году началось изготовление товарных вагонов на Путиловском заводе, а в 1888 году этот завод начал выпуск пассажирских вагонов, также вагоны строились на Саровском, Русско-Балтийском, Радиком и Брянском заводах.

Несмотря на развитие строительства вагонов в России, частные железные дороги заказывали вагоны и из-за рубежа. Вагоны для России строили предприятия Германии, Франции, Великобритании, Австрии по собственным чертежам.

В 1870 году Министерством путей сообщения Российской империи было предложено всем заводам, строившим вагоны, прекратить ввоз комплектующих вагонов из-за рубежа. Это привело к тому, что через несколько лет после бурного начала российского вагоностроения ряд заводов свернули производство вагонов, и число вагоностроительных предприятий сократилось до восьми. К 1885 году ввоз товарных вагонов из-за границы был прекращён, так как заводы, работавшие в России, обеспечивали все потребности. Заводы в России за 1875—1880 годы построили свыше 36 тысяч товарных вагонов.

В 1889 году на железных дорогах России было введено в законодательном порядке «Общее соглашение о взаимном пользовании товарными вагонами», таким образом, были созданы все предпосылки для прямого бес перегрузочного сообщения товарных вагонов.

В 1913 году в Российской империи было выпущено 12 тысяч грузовых вагонов и 1507 пассажирских. В годы Первой мировой войны выпуск вагонов увеличился, так в 1915 году выпуск товарных вагонов составил 36525 единиц.

В годы Великой Отечественной войны в короткие сроки были восстановлены ряд вагоностроительных заводов. Которые выпускали не только грузовые вагоны, но и платформы для перевозки техники, а также бронепоезда.

Максимальное производство грузовых вагонов в СССР было достигнуто в 1974 году, 72,4 тысяч единиц. На территории РСФСР рекорд был установлен в 1977 году, 33,3 тысяч единиц.

В России в настоящее время действует ряд государственных программ по развитию транспортной системы страны. Для обеспечения этих программ подвижным составом и его сервисом в 2017 году утверждена «Стратегия развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 года».

Стратегия допускает государственную поддержку компаний обладающих правами на конструкторскую документацию с уровнем локализации производства не ниже 80 процентов с выполнением всех основных операций от крупного литья и сборки тележек до сварки и окраски.

Целью этой работы является анализ отраслевой структуры комплекса железнодорожного машиностроения, а также характеристика современного состояния отрасли, перспектив и вариантов выхода из создавшейся сегодня сложной экономической ситуации.

Учитывая особенности данной темы и круга затронутых вопросов, в первой и второй главах будут освещены теоретические вопросы: роль и значение, специфика размещения, отраслевая структура отрасли железнодорожного машиностроения, а в третьей сложившаяся на сегодняшний момент неблагоприятная экономическая ситуация в комплексе, и практические предпосылки выхода из нее.

При написании курсовой работы использованы работы таких авторов как Емельянов Д.В, Киселев Ш.С, Елсукова М.А, Шкарупа А.А., а также периодика, источники статистических данных.

Особое значение железнодорожное машиностроение приобретает в сфере обеспечения государственной целостности, обороноспособности и экономической независимости страны. Поэтому данная работа особенно актуальна в современном обществе.

## 1. Современное состояние железнодорожного машиностроения в России

### 1.1 Географическое размещение центров железнодорожного машиностроения в России

Машиностроение — это крупнейшая отрасль, которая включает металлообработку и производство оборудования и машин для всех отраслей народного хозяйства. Российское машиностроение существует более 200 лет, отличается сложной структурой и включает много самостоятельных отраслей.

Одной из составляющих общего машиностроения является транспортное машиностроение. На сегодняшний день эта отрасль динамично развивается и создает предпосылки для роста экономического потенциала страны. Согласно мировой классификации к транспортному машиностроению относится производство железнодорожных составов, судов, самолетов, автомобилей, и других транспортных средств. На рисунке 1 структура машиностроительной отрасли России.

Рисунок 1. Структура машиностроения в России

«Стратегия развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 года» относит к железнодорожному машиностроению производство подвижного состава для сети железных дорог, организаций трамвайного движения и метрополитенов, оказание сервисных услуг.

Наряду с подвижным составом, железнодорожное машиностроение изготавливает запасные части для подвижного состава.

Число предприятий транспортного машиностроения постоянно увеличивается за счет создания новых производств, комплектующих для него, а также предприятий по ремонту. Например, вновь созданный Уральский завод железнодорожного машиностроения, г. Верхняя Пышма Свердловской области, на котором в ближайшем будущем планируется начать производство магистральных грузовых электровозов постоянного тока с проектным объемом выпуска 120 - 140 локомотивов в год, а Вагоностроительная компания Мордовии планирует введение новых мощностей по производству грузовых вагонов. Предприятия железнодорожного машиностроения географически находятся преимущественно рядом с металлургическими базами. Это обусловлено тем, что отрасль выпускает крупногабаритные и металлоемкие изделия.

Предприятия этой отрасли при производстве одной тонны готовой продукции отличаются высокой электроемкостью и малой трудоемкостью, но для отрасли характерна высокая металлоёмкость. Исторически железнодорожное машиностроение России возникло там, где начала складываться железнодорожная сеть России (Центральные области России, Санкт

1. Андреев В. Е. О комплексном проекте внедрения системы управления движением электропоездов ЭС2Г «Ласточка» на МЦК в автоматическом режиме / В. Е. Андреев // Железнодорожный транспорт. 2020. № 11. С. 5-7.-
2. Елсукова М. А. На службе отечеству : Людиновскому тепловозостроительному заводу - 270 лет / М. А. Елсукова, Н. И. Ерохина // Локомотив. - 2015. - № 9. - С.44-48.
3. Емельянов Д. В. Этапы развития электропоездов «Ласточка» / Д. В. Емельянов, В. В. Кобылянский, И. П. Васильев // Локомотив. - 2020. - №2. - С.16-19.
4. Задорин С. А. Контейнерные перевозки в ногу со временем А. М. Храмцов // Железнодорожный транспорт. - 2020. - № 7. - С. 20-23.
5. Киселев, Ш. С. Файзибаев, А. И. Федянин // Железнодорожный транспорт. -2020. - № 10. - С. 48-49.
6. Корабельников Н. И. Взаимодействие участников жизненного цикла локомотива / Н. И. Корабельников, В. А. Ерцев // Локомотив. - 2021. - №2. - С. 5-19
7. Мировой рынок железнодорожного машиностроения 2019/2020. Аналитический обзор/
8. Ю.З. Саакян, В.Б. Савчук, А.А. Поликарпов [и др.]. – М.: ИПЕМ, 2021. – 144 с
9. Семенов А. П. Перспективы развития цифровых технологий в сервисных ремонтных локомотивных депо / А. П. Семенов, В.В. Семченко, И. К. Лакин //Локомотив - 2020. № 11. С. 2-4.- Текст непосредственный. Локомотив - № 10. - С 29-30.
10. Парнюк С. М. Главное направление — обеспечение безопасности жвижения поездов : проект в области безопасности движения, реализованные в Локомотивном комплексе в 2019 году / С. М. Парнюк // Локомотив. - 2020. - № 3. - С. 8-9.
11. Елсукова М. А. На службе отечеству : Людиновскому тепловозостроительному заводу - 270 лет / М. А. Елсукова, Н. И. Ерохина //Локомотив. - 2015. - № 9. - С.44-48.
- Свинаренко Денис Сергеевич , студент
12. ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения» , Ростовская обл.«Возможные пути развития железнодорожного транспорта» 2019 г.
13. А.А. Шкарупа Промышленность России: итоги 2021 года Журнал «Техника железных дорог» №1 (57) февраль 2022.
14. Транспортные и транспортно-технологические системы страны, ее регионов и городов, организация производства на транспорте
15. Богусевич С. А., Самуйлов В. М., Неволин Д. Г. //Иновационный транспорт №3 март 2022 года
16. Подвижной состав железных дорог, тяга поездов и электрификация  
Лисицын А. И., Сидорова Е. А. //Иновационный транспорт №3 март 2022 года
17. Емелина Н. В., Аккерман Г. Л.  
Развитие тяжеловесного движения в России и мире: проблемы и перспективы// Иновационный транспорт№3 март 2022 года.
- 18.[http://www.ipem.ru/files/files/research/20210826\\_world\\_railway\\_engineering\\_report\\_2019\\_2020.pdf](http://www.ipem.ru/files/files/research/20210826_world_railway_engineering_report_2019_2020.pdf) Дата обращения 16.06.22
- 19.<http://www.ipem.ru/news/publications/1945.html>  
Дата обращения16.06.22

20.<https://fabricators.ru/article/zheleznodorozhnoe-mashinostroenie>

Дата обращения 16.06.22

21.<https://manufacturers.ru/article/zheleznodorozhnoe-mashinostroenie-rossii>

Дата обращения 16.06.22

*Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:*

<https://studservis.ru/gotovye-raboty/kurovaya-rabota/278360>