

26/59/3

Одобрено кафедрой  
«Экономика, финансы  
и управление на транспорте»

## ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТА

Задание на контрольную работу  
с методическими указаниями  
для студентов VI курса

специальности

080502 ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ НА ПРЕДПРИЯТИИ  
(ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ) (Э)



Москва - 2006

Составитель — д-р транспорта, проф. Н.И. Хованский

Рецензент — доц. Г.Н. Гукова

# ЗАДАНИЕ НА КОНТРОЛЬНУЮ РАБОТУ

## Задача № 1

Для стимулирования спроса на перевозки грузов, поддержания и повышения конкурентоспособности на транспортном рынке в качестве одной из мер ценовой конкуренции на железнодорожном транспорте используется система скидок к транспортным тарифам. Размеры скидок определяются специальными расчетами и обоснованиями и не должны вызывать снижение общего уровня рентабельности грузовых перевозок.

Одним из видов таких скидок являются скидки к тарифам за перевозки грузов в направлении устойчивого следования порожних вагонов. Такие скидки экономически оправданы, если они увеличивают объем перевозок в порожнем направлении сверх сложившегося и запланированного уровня и соответственно снижают порожний пробег однородного или взаимозаменяемого подвижного состава.

Решение задачи предусматривает обоснование оправданных размеров скидки за перевозку одной повагонной отправки в порожнем направлении. В решении задачи требуется:

1. Для условий, близких к среднесетевым, методом расходных ставок определить себестоимость перевозки одной повагонной отправки в части зависящих затрат.
  2. Определить общую себестоимость перевозки одной повагонной отправки в расчете на 1000 т·км нетто.
  3. Определить себестоимость перевоза дополнительной повагонной отправки в направлении устойчивого следования порожних вагонов по регулировке при заданных условиях.
  4. Рассчитать обоснованные максимальный и минимальный размеры скидок к железнодорожным тарифам за дополнительную перевозку одной повагонной отправки в порожнем направлении.
  5. Сравнить полученные результаты и сделать выводы.
- Исходные данные для решения задачи приведены в табл. 1.

Исходные данные к задаче 1

Показатель	Усл. обозн.	Ед. изм.	Варианты (последняя цифра учебного шифра студента)									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	0
1. Средняя дальность перевозок на направлении	$l_{\text{ср}}$	км	1000	1050	1100	1150	1200	1250	1300	1350	1400	1450
2. Средняя динамическая нагрузка груженого вагона	$P_{\text{гр. дин}}$	т/ваг.	53,0	52,75	52,50	52,25	52,00	51,75	51,50	51,25	51,00	50,75
3. Расстояние попутной перевозки в порожнем направлении	$l_{\text{п}}$	км	570	600	630	660	690	720	750	780	805	835
4. Средняя масса отправки в попутном направлении	$P_{\text{от}}$	т	51,55	51,0	50,5	50,0	49,5	49,0	48,5	48,0	47,5	47,0
5. Средний простой вагона под одной грузовой операцией	$t_{\text{р}}$	ч	36,0	36,5	37,0	37,5	38,0	37,5	37,0	36,5	36,0	35,5
6. Удельный вес электротяги в поездной работе	$\gamma_{\text{э}}$	%	85,0	86,0	87,0	88,0	89,0	90,0	91,0	92,0	93,0	94,0
7. Условно-постоянные расходы в расчете на 1000 т·км	$C_{\text{уп}}$	руб.	79,00	78,85	78,70	78,55	78,40	78,25	78,10	77,95	77,80	77,65

Примечание. Остальные исходные данные, одинаковые для всех вариантов, приведены в методических указаниях.

## МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ К ЗАДАЧЕ № 1

Для расчета средней зависящей от объема себестоимости перевозки одной повагонной отправки на условном железнодорожном направлении для близких к среднесетевым условиям с использованием метода единичных расходных ставок получена следующая усредненная зависимость:

$$C_{от}^{ср} = 156,4 + 2,4843l_{ср} + 0,03347P_{дин}^{гр} \cdot l_{ср}, \text{руб.}, \quad (1)$$

где  $l_{ср}$  — средняя дальность перевозки при заданных условиях, км;

$P_{дин}^{гр}$  — средняя динамическая нагрузка груженого вагона на заданном направлении, т/ваг.

Удельная зависящая себестоимости перевозок в расчете на 1000 тонно-километров в этом случае будет равна

$$C_{зав}^{ср} = \frac{1000C_{от}^{ср}}{P_{дин}^{гр} \cdot l_{ср}}, \text{руб.}, \quad (2)$$

где  $C_{от}^{ср}$  — эксплуатационные расходы или себестоимость перевозки одной повагонной отправки на заданном направлении в части зависящих затрат.

Общая удельная себестоимость перевозок с учетом условно-постоянных, не зависящих от объема перевозок затрат, определяется суммированием зависящей и условно-постоянной частей себестоимости:

$$C_{ср} = C_{зав}^{ср} + C_{уп}, \text{руб.} \quad (3)$$

При дополнительной попутной перевозке грузов в направлении устойчивого следования порожних вагонов с соответствующим сокращением направления порожних по регулировке, общий пробег вагонов не изменится, пробеги поездных локомотивов и локомотиво-часы остаются те же. В этом случае

личиваются затраты вагоно-часов на станциях попутной загрузки порожних и на станциях выгрузки в регионе, питаемом порожними вагонами.

Таким образом, по каждой попутной отправке будут выполняться две грузовые операции, а дополнительные затраты вагоно-часов на одну повагонную отправку составят:

$$\Delta \sum n t_{п} = 2 t_{гр}, \text{ ч.} \quad (4)$$

В связи с попутной погрузкой на величину массы отправки увеличиваются пропорционально расстоянию попутной перевозки тонно-километров брутто вагонов:

$$\Delta \sum Q l_{бр} = P_{от} \cdot l_{п}, \text{ Т} \cdot \text{км}, \quad (5)$$

где  $l_{п}$  — расстояние попутной перевозки, км;  
 $P_{от}$  — масса отправки в заданных условиях, т.

При попутной перевозке увеличиваются затраты маневровых локомотиво-часов на расформирование-формирование поездов или отцепку-прицепку вагонов на станциях погрузки и выгрузки. Затраты по подаче и уборке вагонов с поездных путей оплачиваются грузовладельцами отдельно и в решении данной задачи в расчет не принимаются.

Усредненная дополнительная затрата маневровых локомотиво-часов может быть принята в размере  $\Delta t_{ман} = 0,025$  лок.-ч на одну повагонную отправку.

При дополнительной попутной перевозке увеличиваются энергозатраты на тягу поездов. Дополнительные затраты электроэнергии и топлива на тягу можно получить расчетами по нормам на измеритель (10 тыс. тонно-километров брутто) пропорционально росту тонно-километров при попутной погрузке:

- по электроэнергии

$$\Delta \mathcal{E} = \frac{a_3 \cdot P_{от} \cdot l_{п}}{10^4} \gamma_3, \text{ кВт} \cdot \text{ч}; \quad (6)$$

- по условному топливу

$$\Delta T = \frac{b_T \cdot P_{отп}}{10^4} \text{ с, кг,} \quad (7)$$

где  $a_3$  — средняя норма расхода электроэнергии на 10000 т·км брутто вагонов, кВт·ч;

$\gamma_3$  — доля электротяги в поездной работе, в долях единицы;

$b_T$  — средняя норма расхода топлива на 10000 т·км брутто, кг;

$\gamma_T = 1 - \gamma_3$  — доля тепловозной тяги в поездной работе.

При попутной перевозке одной повагонной отправки в порожнем направлении с соответствующим уменьшением порожнего пробега вагонов будут иметь место дополнительные расходы по начально-конечным операциям на станциях погрузки и выгрузки по этой отправке, равные расходной ставке на одну грузовую отправку.

В решении задачи для данного направления можно принять:

- норму расхода электроэнергии на тягу поездов в расчете на 10000 т·км брутто вагонов  $a_3 = 114$  кВт·ч;

- норму расхода топлива на измеритель (10000 т·км брутто вагонов)  $b_T = 85$  кг;

- расходные ставки:

- на один вагоно-час  $e_{вч} = 9,33$  руб.;

- один т·км брутто вагонов и локомотивов  $e_{ткм} = 0,00377$  руб.;

- 1 кВт·час электроэнергии  $e_3 = 1,061$  руб.;

- 1 кг условного топлива  $e_T = 7,69$  руб.;

- 1 локомотиво-час маневровой работы  $e_{лч}^{ман} = 677,55$  руб.;

- одну грузовую отправку  $e_{от} = 132,68$  руб.

Используя эти нормы энергозатрат, единичные расходные ставки и найденные выше значения изменяющихся при попутной перевозке калькуляционные измерители можно определить дополнительные эксплуатационные расходы в расчете на одну повагонную отправку по сравнению с перевозкой порожнего вагона:

$$\Delta C_{от}^п = 2t_{гр} \cdot e_{вч} + P_{от} \cdot l_{п} \cdot e_{ткм} + 0,025e_{лч}^{ман} + \Delta \mathcal{E} \cdot e_3 + \Delta T \cdot e_T + 1 \cdot e_{от}, \text{ руб.} \quad (8)$$

В расчете на 1000 тонно-километров нетто себестоимость перевозки в попутном порожнем направлении в части зависящих затрат составит:

$$C_{\text{зав}}^{\text{п}} = \frac{\Delta C_{\text{от}}^{\text{п}} \cdot 10^3}{P_{\text{от}} \cdot l_{\text{п}}}, \text{руб.}, \quad (9)$$

а общая себестоимость 1000 т·км нетто с учетом условно-постоянных удельных расходов будет равна:

$$C_{\text{от}}^{\text{п}} = C_{\text{зав}}^{\text{п}} + C_{\text{уп}}, \text{руб.} \quad (10)$$

При одинаковом уровне рентабельности соотношение тарифов в принципе должно соответствовать соотношению себестоимости перевозок. С учетом этого экономически обоснованный минимальный уровень скидки к тарифам за дополнительную перевозку грузов в порожнем направлении может составить:

$$\min a_{\text{ск}}^{\text{п}} = \left( 1 - \frac{C_{\text{от}}^{\text{п}}}{C_{\text{сп}}} \right) \cdot 100, \%, \quad (11)$$

где  $C_{\text{сп}}$ ,  $C_{\text{от}}^{\text{п}}$  — найденные выше значения удельной себестоимости перевозок в расчете на 1000 т·км, в среднем направлении и при попутной перевозке.

Наибольший уровень скидки к тарифам за дополнительную перевозку грузов в порожнем направлении можно определить из соотношения зависящей части себестоимости перевозок, т.е.:

$$\max a_{\text{ск}}^{\text{п}} = \left( 1 - \frac{C_{\text{зав}}^{\text{п}}}{C_{\text{зав}}^{\text{сп}}} \right) \cdot 100, \%. \quad (12)$$

На железнодорожном транспорте в зависимости от условий перевозок, рода груза, подвижного состава и других особенностей применяются скидки к тарифам за перевозки в порожних направлениях до 15–25%.

Полученные в решении задачи возможные уровни скидок нужно сравнить с используемыми и сделать необходимые выводы.



## ЗАДАЧА № 2

В процессе выполнения перевозок возникает необходимость в оказании грузовладельцам разного рода услуг, связанных с транспортировкой грузов. Часть из этих услуг является обязательной для железнодорожного транспорта как перевозчика, и оплата их входит в состав тарифной платы за перевозки. Однако, железные дороги могут оказывать грузовладельцам и дополнительные услуги, которые не являются обязательными, не входят в состав тарифной платы и выполняются по просьбам грузовладельцев. Оплата таких услуг производится по договорным тарифам, ставкам плат и сборов.

В условиях рыночных отношений развитие сферы услуг грузовладельцам является одним из важнейших направлений повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта на рынке перевозок. Вместе с тем, расширение этой деятельности становится существенной формой повышения доходности железных дорог. Поэтому планирование и организация оказания дополнительных услуг стали обязательными элементами коммерческой деятельности подразделений СФТО и практически всех станций.

Государственным органом по регулированию монопольной деятельности утверждаются рекомендации по установлению и применению договорных тарифов, плат и ставок сборов, а также примерный перечень таких работ и услуг.

В настоящее время действует утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 31.01.2005 г. за № 119-Р Единый перечень работ и услуг, оказываемых железными дорогами грузовладельцам при организации перевозок грузов. В этот перечень включены 123 вида различного рода работ и услуг по перевозкам и транспортно-эксплуатационному обслуживанию, включая транспортные, погрузочно-выгрузочные, экспедиционные операции, услуги по завозу и вывозу грузов автомобильным транспортом железных дорог, информационные услуги, подготовку грузов и подвижного состава к перевозке, услуги по страхованию, таможенному оформлению грузов и др.

Договорные тарифы и ставки сборов рассчитываются в соответствии с Методическими рекомендациями, утвержденными

ми МПС России 21 декабря 2001 года за № И-1947-у. Оформление согласованных размеров тарифов и ставок плат и сборов и ответственных условий выполнения работ и услуг производится в виде протоколов (договоров), подписываемых руководителями предприятий железнодорожного транспорта и грузовладельцев.

В задаче № 2 следует определить размеры ставок платы за пломбирование вагонов и контейнеров при загрузке их силами грузоотправителей.

Исходные данные приведены в табл. 2.

Таблица 2

## Исходные данные к задаче 2

Показатель	Вариант (последняя цифра учебного шифра)										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	
1. Продолжительность операций											
1.1. Рассмотрение заявки начальником станции, ч	0,10	0,11	0,12	0,13	0,14	0,15	0,14	0,13	0,12	0,11	
1.2. Пломбирование приемо-отдаточного вагона											
• крытого вагона	0,55	0,54	0,53	0,52	0,51	0,50	0,51	0,52	0,53	0,54	
• рефрижераторного вагона	0,60	0,61	0,62	0,63	0,64	0,65	0,64	0,63	0,62	0,61	
• контейнера	0,40	0,41	0,42	0,43	0,44	0,45	0,44	0,43	0,42	0,41	
2. Тип ЗПУ для пломбирования:											
• крытого вагона	Лавр	Лавр-Гарант	Спутр-Универсал	Лавр	Лавр-Гарант	Спутр-Универсал	Лавр	Лавр-Гарант	Спутр-Универсал	Лавр	
• рефрижераторного вагона	Лавр-Гарант	Лавр	Лавр	Лавр-Гарант	Лавр	Лавр-Гарант	Лавр-Гарант	Лавр	Лавр	Лавр-Гарант	
• контейнера	Лаврик	Клещ-60 СЦ	Лавр-Гарант	Спутр-Универсал	Клещ-60 СЦ	Лаврик	Спутр-Универсал	Спутр-Универсал	Лавр-Гарант	Клещ-60 СЦ	

## МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ К ЗАДАЧЕ № 2

Размер платы определяется в зависимости от рода вагона, числа накладываемых пломб, типа запорно-пломбировочного устройства (ЗПУ) отдельно для крытого и рефрижераторного вагона и контейнера.

Ставка договорной платы определяется следующим расчетом:

$$П = R(E_{\text{тз}} + E_{\text{зпу}}), \text{ руб.} \quad (13)$$

где  $E_{\text{тз}}$  — расходы, пропорциональные затратам времени работников станции по рассмотрению заявок и пломбированию вагонов и контейнеров, руб.;

$E_{\text{зпу}}$  — стоимость используемых запорно-пломбировочных устройств, руб.;

$R$  — коэффициент, учитывающий рентабельность выполняемых работ, оказываемых услуг,  $R = 1,35$ .

Расходы, пропорциональные трудовым затратам, определяются, исходя из продолжительности операций по выполнению работ, оказанию услуг и часовых расходных ставок (ЧРС) работников, выполняющих операции по оказанию услуг. В состав часовых расходных ставок входят тарифные ставки или приходящаяся на один час рабочего времени часть должностного оклада, премии, доплат и надбавок, отчислений на социальные нужды и общехозяйственные расходы.

При пломбировании вагона и контейнера начальник станции рассматривает заявку грузоотправителя и дает распоряжение приемосдатчику на пломбирование вагона или контейнера. Приемосдатчик выполняет операции по пломбированию. Расходы на выполнение этих операций будут равны:

$$E_{\text{тз}} = S_{\text{дс}} \cdot t_{\text{дс}} + S_{\text{прс}} \cdot t_{\text{пл}}, \text{ руб.} \quad (14)$$

где  $S_{\text{дс}}, S_{\text{прс}}$  — часовые расходные ставки начальника станции и приемосдатчика грузов (по усредненным данным в решении задачи можно принять  $S_{\text{дс}} = 97,6$  руб.,  $S_{\text{прс}} = 56,1$  руб.);

$t_{\text{дс}}, t_{\text{пл}}$  — продолжительность операций, выполняемых начальником станции и приемосдатчиком.

Стоимость запорно-пломбировочных устройств, используемых для пломбирования, составит:

$$E_{зпу} = n_{пл} \cdot C_{зпу}, \text{ руб.}, \quad (15)$$

где  $n_{пл}$  — количество накладываемых пломб-ЗПУ (2 шт. на крытый вагон, 4 на рефрижератор, 1 на контейнер);

$C_{зпу}$  — стоимость запорно-пломбировочного устройства соответствующего типа по заданию.

По расценкам поставщиков стоимость запорно-пломбировочных устройств составляет:

- ЗПУ «Лавр» — 62,5 руб.;
- ЗПУ «Лаврик» для пломбирования контейнеров — 51,75 руб.;
- ЗПУ «Лавр-Гарант» — 94,2 руб.;
- ЗПУ «Спрут-Универсал» — 95,0 руб.;
- ЗПУ «Клещ-60 СЦ» — 45,0 руб.

Найденные по формуле (13) ставки плат за пломбирование вагонов и контейнеров округляются до целых рублей.

Выполнение студентом контрольной работы завершается письменными ответами на три вопроса.

Номера вопросов выбираются по табл. 3 по сочетанию предпоследней и последней цифр учебного шифра. Например, при шифре 02-Э-14242 необходимо ответить на вопросы 5,16,25.

Исходные данные для решения первой задачи принимаются по последней, второй задачи по последней цифрам учебного шифра.

Ответы на заданные вопросы должны быть реферативными по форме и достаточно полными по содержанию. Для этого необходимо подобрать литературу, изучить и законспектировать соответствующий учебный материал. Для обеспечения полноты ответа по содержанию студенту рекомендуется предварительно разработать его развернутый план.

В ответах на заданные вопросы необходимо показать природу рассматриваемых проблем, основные причины и факторы их образования, дальнейшее развитие и основные направления мер по разрешению и преодолению последствий. Учитывая динамичный характер развития экономики необходимо показать как развивались проблемы его времени, какие произошли измене-

ния в процессе их разрешения и предполагаемые перспективы. В ответе необходимо обосновать основные положения по заданной тематике, привести примеры, факты, необходимый цифровой материал.

При подготовке ответов студент, кроме рекомендованной литературы, может использовать и другие информационные источники, раскрывающие динамику развития и разрешения рассматриваемых проблем.

Порядок решения задач в контрольной работе приведен в методических указаниях.

При выполнении контрольной работы в рукописной форме она должна быть написана четким почерком. Страницы должны быть пронумерованы и иметь поля для замечаний рецензента. Контрольная работа может быть представлена и в машинописной форме на стандартных листах писчей бумаги с текстом на одной стороне.

Контрольная работа должна быть подписана студентом и содержать в конце список использованной литературы и других информационных источников.

## Вопросы

1. Железнодорожный транспорт – единый производственно-технологический комплекс.
2. Особенности экономики, характерные для железных дорог всех стран.
3. Объективная необходимость высокого уровня централизации управления железными дорогами России.
4. Высокая интенсивность работы транспортной техники, меры по преодолению нарастающего ее старения и оздоровлению подвижного состава.
5. Конкуренция и взаимодействие видов транспорта на рынке транспортных услуг в России.
6. Сферы рационального использования различных видов транспорта. Предпосылки формирования единой транспортной системы (ЕТС) России.
7. Предпосылки и развитие экономического кризиса переходного периода к рыночной экономике и его последствия на железнодорожном транспорте.

8. Проблемы экономики пассажирских перевозок на железных дорогах и основные направления их решения.

9. Объективная необходимость и формы государственной поддержки железнодорожного транспорта и целенаправленных инвестиций в его развитие.

10. Предпосылки и осуществление мер по реорганизации структуры управления на железнодорожном транспорте.

11. Проблемы формирования спроса на рынке транспортных услуг, повышения объемов и качества грузовых перевозок.

12. Развитие системы фирменного транспортного обслуживания как основы реализации маркетинговой стратегии на рынке транспортных услуг.

13. Проблемы комплексного изучения рынка транспортных услуг и развитие системы прогнозирования и планирования перевозок.

14. Основные проблемы и задачи по формированию и развитию комплекса по управлению маркетингом, экономикой, финансами и использованию информационных технологий.

15. Реализация отраслевой программы ресурсосбережения – основа снижения себестоимости перевозок и дефицита инвестиционных ресурсов.

16. Проблемы формирования антизатратного механизма на железнодорожном транспорте.

17. Реформирование системы управления расходами на железнодорожном транспорте.

18. Ресурсосберегающие технологии – основа снижения себестоимости железнодорожных перевозок.

19. Основные направления технической и инвестиционной политики на железнодорожном транспорте на перспективу.

20. Основные предпосылки, цели, задачи и содержание программы структурной реформы железнодорожного транспорта.

21. Законодательное обеспечение реформирования железнодорожного транспорта.

22. Основные положения Федерального Закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 2003 г. в части структурной реформы.

Таблица 3

## Контрольные вопросы

Предпоследняя цифра учебного шифра	Последняя цифра учебного шифра									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0
1	1,10, 30	2,16, 31	3,18, 29	4,17, 25	5,20, 23	6,11, 21	7,13, 22	8,15, 24	9,17, 26	10,19, 28
2	2,12, 21	3,14, 23	4,16, 25	5,18, 27	6,20, 29	7,12, 21	8,14, 23	9,16, 25	10,18, 27	1,20, 29
3	3,13, 22	4,15, 24	5,17, 26	6,19, 28	7,11, 30	8,13, 22	9,15, 24	10,17, 26	1,19, 28	2,11, 30
4	4,14, 23	5,16, 25	6,18, 27	7,20, 29	8,12, 21	9,14, 23	10,16, 25	1,18, 27	2,20, 29	3,12, 21
5	5,15, 24	6,17, 26	7,19, 28	8,11, 30	9,13, 22	10,15, 24	1,17, 26	2,19, 28	3,11, 30	4,13, 22
6	6,16, 25	7,18, 27	8,20, 29	9,12, 21	10,14, 23	1,16, 25	2,18, 27	3,20, 29	4,12, 29	5,14, 23
7	7,17, 26	8,19, 28	9,11, 30	10,13, 22	1,15, 24	2,17, 26	3,19, 28	4,11, 30	5,13, 22	6,15, 24
8	8,18, 27	9,20, 29	10,12, 21	1,14, 23	2,16, 25	3,18, 27	4,20, 29	5,12, 21	6,14, 23	7,16, 25
9	9,19, 28	10,11, 30	1,13, 22	2,15, 24	3,17, 26	4,19, 28	5,11, 30	6,13, 22	7,15, 24	8,17, 26
0	10,20, 29	1,12, 21	2,14, 23	3,16, 25	4,18, 27	5,20, 29	6,12, 21	7,14, 23	8,16, 25	9,18, 27



23. Основные положения нового транспортного Устава железнодорожного транспорта, введенного Федеральным Законом РФ в 2003 г., в части структурной реформы.

24. Основные положения Федерального Закона «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», принятого в 2003 г. в связи с образованием ОАО «РЖД».

25. Субъекты рынка железнодорожных перевозок, их права, обязанности и правовое положение.

26. Акционирование железнодорожного транспорта Российской Федерации.

27. Образование открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), его структура и перспективы развития.

28. Основные направления реформирования управления пассажирскими перевозками.

29. Изменение функций железнодорожных тарифов в условиях рыночной экономики и проблемы реформирования ценообразования.

30. Система грузовых железнодорожных тарифов и ее реформирование. Гибкая тарифная политика.

31. Развитие системы договорных тарифов на услуги грузо-владельцам и другим пользователям и другим пользователям транспорта.

## РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. Экономика железнодорожного транспорта: Учеб. для вузов / Под. ред. Н.П. Терешинной, Б.М. Лапидуса, М.Ф. Трихункова. — М., 2001.

2. Лапидус Б.М. Техническая политика как инструмент реализации экономической стратегии на железнодорожном транспорте. Подходы к методологии. — М.: Маршрут, 2004.

3. Лапидус Б.М. Экономические проблемы управления железнодорожным транспортом России в период становления рыночных отношений. — М.: Издательство Московского Университета, 2000.

# ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТА

Задание на контрольную работу

Редактор *Д.Н. Тихонычев*  
Корректор *В.В. Игнатова*  
Компьютерная верстка *О.А. Денисова*

---

Тип. зак. <b>907.</b>	Изд. зак. 10	Тираж 700 экз.
Подписано в печать 14.04.06	Гарнитура NewtonС	Офсет
Усл. печ. л. 1,0	Допечатка тиража	Формат 60×90 <sup>1</sup> / <sub>16</sub>

---

Издательский центр и Участок оперативной печати  
Информационно-методического управления РГОТУПСа,  
125993, Москва, Часовая ул., 22/2