

**Состояние отдельных видов транспорта**

**Городской пассажирский транспорт**

Городской пассажирский транспорт общего пользования обеспечивает основную часть трудовых поездок населения и является важнейшей составной частью городской инфраструктуры. Автобусным транспортом обслуживается 1274 города и поселка городского типа, а также 79935 населенных пунктов, расположенных в сельской местности. Всего действует 9909 городских и 15766 пригородных автобусных маршрутов.

Городской электрический транспорт функционирует в 116 городах (в том числе трамвайный в 67, троллейбусный 89, метро в 6 городах). Перевозка осуществляется на 1626 маршрутах. На конец 2002 года протяженность трамвайных путей составила 6453 км, троллейбусных линий 10160 км, путей метрополитена 412 км.

Таблица 13.

**Парк транспортных средств, обслуживающий регулярные маршруты в городском и пригородном сообщении**

|  |  |
| --- | --- |
| **Виды подвижного состава** | **Количество, тыс.шт.** |
| Автобусы – всего | 123,1 |
| *в том числе принадлежащие:* | |
| * крупным и средним автопредприятиям | 82,3 |
| * физическим лицам | 35,6 |
| * малым автопредприятиям | 3,7 |
| * предприятиям других отраслей экономики | 1,5 |
| Трамваи | 11,4 |
| Троллейбусы | 12,2 |
| Вагоны метро | 5,8 |

В целом по стране в 2002 году 49% перевозок городского общественного пассажирского транспорта выполнено автобусами, 22% - троллейбусами, 18% - трамваями, 11% - метрополитеном. В ряде крупных городов на долю городского электрического транспорта приходится более 50% внутригородских пассажирских перевозок.

Перевозки городским пассажирским транспортом являются, как правило, убыточными и осуществляются за счет дотаций из местных и муниципальных бюджетов. Причиной является как неполная компенсация затрат, связанных с перевозкой более чем 60 категорий граждан, имеющих льготы по оплате проезда, так и отсутствие на городском пассажирском транспорте организационно-экономических механизмов, адекватных рыночным условиям.

В период 2000-2002 был подготовлен и начал осуществляться комплекс мер по замене льгот по оплате проезда адресными денежными компенсациями. Одновременно в ряде городов началась реформа городского пассажирского транспорта, направленная на повышение экономической эффективности предприятий, привлечение в сектор частных инвесторов и предпринимателей, обеспечение необходимого уровня социальных гарантий, устойчивое развитие городов и пригородных зон.