

**Состояние отдельных видов транспорта**

**Железнодорожный транспорт**

Для железнодорожного транспорта характерны массовость, универсальность, регулярность и относительная дешевизна перевозок. Особая роль железнодорожного транспорта в транспортной системе Российской Федерации определяется большими расстояниями перевозок, отсутствием коммуникаций других видов транспорта в широтном направлении в регионах Сибири и Дальнего Востока, удаленностью мест производства основных сырьевых ресурсов, в том числе, предназначенных для экспорта, от пунктов их потребления и морских портов. В структуре железнодорожных перевозок, в отличие от ряда развитых зарубежных стран, преобладают грузовые перевозки. Характерными для железнодорожного транспорта являются перевозки массовых грузов на дальние и средние расстояния (среднее расстояние перевозки 1 т. груза в 2002 - 1391 км) при высокой концентрации грузопотоков, а также перевозки пассажиров на расстояния до 1000 км. При отправлении всеми видами транспорта угля, кокса, руды, черных металлов, удобрений и хлебных грузов на долю железнодорожного транспорта приходится от 80 до 98% в зависимости от вида груза. В секторе перевозок генеральных грузов железнодорожный транспорт испытывает растущую конкуренцию со стороны автомобильного транспорта. Перевозки пассажиров выполняются в основном в пригородном и местном сообщениях (средняя дальность поездки одного пассажира в 2002 - 120 км).

На начало 2002 года эксплуатационная длина сети железных дорог составляла 86 тыс. км, в том числе протяженность участков, имеющих два и более пути – 36,2 тыс. км. Общее протяжение железнодорожных линий, обслуживаемых электрической тягой составляет 48,5% от эксплуатационной длины). В парке насчитывалось 3,6 тыс. грузовых электровозов, 1,2 тыс. грузовых тепловозов, 497 тыс. грузовых и 20,1 тыс. пассажирских вагонов.

Негативные тенденции в экономике на первом этапе реформ и значительное снижение спроса на перевозки отрицательно сказалось на финансовом положении отрасли и вызвали значительное повышение уровня износа основных фондов, который в локомотивном хозяйстве превысил 65%, в вагонном – 63%. Износ верхнего строения пути превысил 70%. Недостаточное развитие пограничных и припортовых станций вызывает увеличение сроков доставки грузов и эксплуатационных расходов.

Таблица 3.

**Основные показатели работы железнодорожного транспорта в 1994-2002 годах**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **1994** | **1995** | **1996** | **1997** | **1998** | **1999** | **2000** | **2001** | **2002** |
| Перевозки грузов, млн.тонн | 1058,2 | 1028,0 | 911,5 | 887,2 | 834,8 | 947,4 | 1046,8 | 1057,5 | 1084,2 |
| Грузооборот, млрд. т-км. | 1195,5 | 1213, | 1131,3 | 1100,3 | 1019,5 | 1204,5 | 1373,2 | 1433,6 | 1508,8 |
| Перевозки пассажиров, млн.чел. | 2062,0 | 1833,0 | 1622,6 | 1599,6 | 1471,3 | 1337,5 | 1418,8 | 1305,9 | 1270,7 |
| Пассажирооборот, млрд. пасс-км | 227,1 | 192,2 | 181,2 | 170,3 | 152,9 | 141,0 | 167,0 | 157,9 | 153,0 |