

# Интернализация внешних издержек в транспортном секторе

Интернализация внешних издержек в транспортном секторе рассматривается как средство применения на практике принципа «платит виновник загрязнения» и как полезный инструмент справедливого и эффективного ценообразования, которое позволит контролировать устойчивое развитие мобильности, но при условии снижения издержек на защиту окружающей среды и здоровья человека от опасных воздействий транспорта за счет регулирования спроса.

Обеспечение устойчивой мобильности является основной задачей транспортной политики ЕС. Собственно транспортный сектор, обладающий современной инфраструктурой, при наличии эффективных рыночных механизмов может гарантировать необходимый уровень мобильности грузов и населения. В современных условиях, в век глобализации и высококонкурентной мировой экономической среды, мобильность приобретает особое значение для экономики стран Европы. Она становится ключевым фактором повышения качественного уровня жизни и благополучия населения, фундаментальной основой для усиления конкурентоспособности и жизненно важной в целях решения задач амбициозных стратегий роста и развития ЕС. Мобильность, прямо связанная с темпами экономического развития (ростом валового внутреннего продукта, ВВП), усиливается в странах ЕС с середины 1990-х годов. Объем перевозок грузов (с 1995 по 2006 г.) увеличивался на 2,8 % в год, т. е. более динамично, чем росли ВВП и пассажирские перевозки (таблица).

В результате за рассматриваемый период перевозки грузов и пассажиров выросли на 33 и 18 % соответственно, и, что еще более важно,

прогнозируется продолжение тенденции роста в следующем десятилетии (рисунок).

Характерной особенностью мобильности в странах ЕС является относительно высокая доля автомобильного транспорта, на который в 2006 г. приходилось 45,6 % общего спроса на транспортные услуги. Доли других видов транспорта были меньше: морского — 37,3 %, железнодорожного — 10,5 %, внутренних водных путей — 3,3 %, трубопроводов — 3,2 % и воздушного транспорта — 0,1 %.

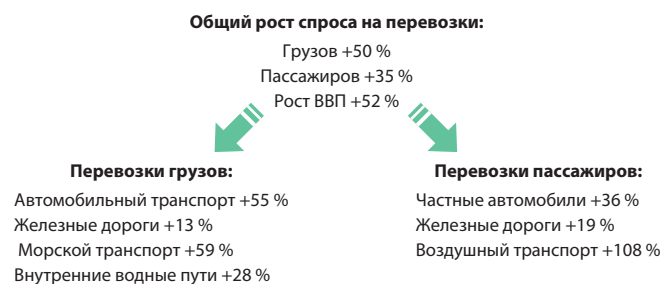
Учитывая сложившееся модальное распределение в транспортном

Рост спроса на транспортное обслуживание в 2000 – 2020 гг. (по материалам Европейской комиссии по экономическому и социальному развитию)

секторе стран — членов ЕС и прогнозы до 2020 г., пока трудно рассчитывать на изменения в сторону более экологически чистых железных дорог и водных путей. К тому же сохранение тенденции быстрого роста транспортной активности может только негативно влиять на устойчивую мобильность. Само понятие устойчивой мобильности означает отделение мобильности от факторов пагубного влияния на экономику, общество и окружающую среду.

## Внешние и социальные издержки мобильности

Загрязнение атмосферы выхлопными газами и частицами твердых веществ серьезно влияет на здоровье населения, существенно снижает уровень качественных характеристик окружающей среды и вносит заметный вклад, к тому же стабильно растущий, в изменение климата на мировом уровне. Выбросы углекислого газа автомобильным транспортом по сравнению с 1990 г. увеличились на 30 %. Это единственный вид транспорта, на котором прогнозируется дальнейший рост объема эмиссии CO<sub>2</sub>. Связанные с автомобилями шумовое загрязнение, заторы, дорожные происшествия и другие неудобства также со-



## Динамика роста некоторых экономических показателей в 27 странах ЕС

Показатель	1995 – 2005	2005 – 2006
Темпы роста валового внутреннего продукта, %	2,4	3,0
Динамика пассажирооборота, %	1,7	1,8
Динамика грузооборота, %	2,8	3,1

Примечание. По данным Европейской комиссии.

пряжены с существенными издержками для экономики и общества. Расходы, обусловленные этими негативными явлениями, известные как внешние, напрямую не покрываются непосредственно пользователями транспорта, настоящее время возмещающими только те расходы, которые прямо связаны с масштабом пользования конкретным видом транспорта, т. е. затраты на использованное топливо, оплату труда персонала, страховые платежи, амортизационные отчисления, капитальные и пр. Такие расходы рассматриваются в этом смысле как частные. В противоположность им внешние издержки обычно покрываются не пользователями, а всем обществом в целом. Внешние издержки — признанная реальность, которой оперируют в теории и на практике начиная с конца 1990-х годов. Эти издержки требуют точной рыночной оценки, отсутствие которой может благоприятствовать использованию менее чистых видов транспорта.

### Предпосылки к изменениям

Совокупность прямых расходов пользователей и внешних потерь общества дает социальные издержки мобильности, учет которых необходим для формирования реальной базы ценообразования в транспортном секторе. Соответственно, учет внешних издержек вместе с прямыми затратами пользователей является ключевым для определения стоимости транспортных услуг на всех видах транспорта. Для разработки перспективной транспортной политики ЕС в качестве основы эффективной системы платы за пользование инфраструктурой необходима новая, более совершенная система образования справедливых и эффективных цен на транспортные услуги, которая точнее отражает реальные затраты — как частные, так и общества в целом — на обеспечение мобильности. По-

добная система должна давать четкие и оптимальные ценовые ориентиры провайдером и потребителям транспортных услуг, учитывать реальные запросы потребителей применительно к предоставляемому обслуживанию, а также использование ограниченных и невозобновляемых ресурсов.

Новый реалистичный механизм ценообразования на транспорте, как полагают, позволит повысить эффективность использования имеющейся инфраструктуры, сократить потребность в новых инвестициях. Важно способствовать появлению мотивов, серьезно побуждающих пользователей переходить на более экологически чистые и менее опасные транспортные средства, развитию инновационных технологий и применению продвинутых логистических решений. При правильном формировании цены на транспортные услуги пользователи будут в полном объеме возмещать расходы по получению транспортного обслуживания, получают ясный стимул для изменения рыночного поведения в плане выбора менее опасных видов транспорта, средне- и долгосрочного планирования по сокращению собственных издержек.

### Достигнутая интернализация

Трансформация главной парадигмы устойчивого развития мобильности в области практического применения означает, что интернализация внешних издержек в масштабах ЕС должна быть выполнена в ближайшие сроки. Необходимость подобных решений отмечена в Белой книге по политике в области устойчивой мобильности выпуска 1992, 1998 и 2001 гг., во многих докладах на эту тему (например, в среднесрочном прогнозе, опубликованном Европейской комиссией в 2006 г.) и т. п. Тесно связаны с экологической политикой ЕС многочисленные директи-

вы, регулирующие и нормативные акты и т. д. В результате транспортный сектор уже в значительной степени охвачен регулирующими мероприятиями. Существует обширный перечень налогов и сборов, связанных с приобретением, оформлением прав собственности и эксплуатацией транспортных средств (топливные сборы, регистрационные платежи и пр.). Дополняют их политические инструменты — евростандарты на характеристики двигателей автомобилей, связанные с размерами платы за услуги, максимальным содержанием определенных загрязняющих веществ в топливе (например, серы и свинца), нормативы по сокращению выделений в атмосферу во время хранения топлива и его распределения и многие другие. Иными словами, некая степень интернализации внешних издержек уже действует. Однако все эти фискальные и административные инструменты иногда не прямо относятся на конкретную составляющую внешних издержек и, таким образом, фрагментированы по сути. В такой форме они не могут компенсировать должным образом даже часть имеющихся в транспортном секторе социальных расходов и, соответственно, не могут блокировать несостоятельность рыночной среды, которая обусловлена современной деформированной системой ценообразования.

### Альтернатива — неконтролируемая мобильность

Причастные к данной проблеме структуры ЕС имеют полное представление о несовершенствах рыночных механизмов и масштабах внешних издержек, которые ложатся на общество. Внешние издержки транспорта оцениваются минимум в 5 % ВВП стран — членов ЕС (который составил 12 276 млрд. евро в 2007 г.). Только издержки, об-

условленные заторами на автомобильных дорогах, обходятся ежегодно в 1,1 % ВВП стран, входящих в ЕС. Именно поэтому начиная с середины текущего десятилетия Европейская комиссия акцентирует внимание на попытках интернализации внешних издержек и реализации задач транспортной политики в пользу менее экологически опасных видов транспорта. Для этого необходимы более комплексные и широкомасштабные систематические действия, особенно с учетом следующего:

- прогнозы динамики спроса на транспортные услуги, как следует из рисунка, отмечают общий рост, особенно на услуги автомобильного транспорта;

- сохранение существующей ситуации в неизменном виде означает продолжение тенденции усиления мобильности и даже ускорение генерируемого этим явлением роста внешних издержек. Если эту тенденцию не удастся изменить в ближайшие несколько лет, только расходы, обусловленные загрязнением атмосферы, эмиссией углекислого газа и прочими факторами, могут к

2020 г. достичь 210 млрд. евро, и это будет сопровождаться дальнейшим осложнением движения на четверти протяженности автомобильных дорог стран ЕС;

- ЕС обязан выполнять условия международных соглашений, например Киотского протокола по ограничению выбросов, вызывающих парниковый эффект газов, и ряда внутренних обязательств (в 2007 г. Европейская комиссия поставила задачу в 2020 г. сократить выбросы парниковых газов на 20 %, увеличить объемы использования возобновляемых энергетических ресурсов на 20 % и на такую же величину уменьшить потребление энергии). Значительное сокращение внешних издержек может оказать существенное влияние на выполнение этих обязательств;

- ЕС, принимая директиву 1999/62, предписывающую обложение грузовых автомобилей сборами за пользование инфраструктурой, взял на себя обязательство не позднее июня 2008 г. подготовить приемлемую транспарентную модель для оценки внешних расходов в качестве базы для будущих расче-

тов по инфраструктурным платежам. Эту модель следовало дополнить анализом влияния интернализации расходов на все виды транспорта и стратегией постепенного применения модели в транспортном секторе.

В результате Европейская комиссия во исполнение своих обязательств в 2008 г. подготовила пакет инициатив, направленных на контролируемое и устойчивое развитие транспортного сектора, поддерживающего эффективное и конкурентоспособное развитие экономики и не оказывающего при этом отрицательного влияния на нее. Новый пакет, известный как Greening Transport, включает ряд предложений, направленных на то, чтобы в ближайшие годы повышение мобильности не было сопряжено с усилением отрицательного влияния на окружающую среду и повышением риска ухудшения состояния здоровья населения. Предполагается, что эти инициативы примут форму закона ЕС к 2010 г.

*A. Grzelakowski. Baltic Transport Journal, 2008, № 5, p. 16–17.*

## НОВЫЕ КНИГИ

**Поплавский А. А.** Создание эффективной управляющей системы для оперативного руководства перевозочным процессом на железнодорожном транспорте. — М.: Интекст, 2007. — 184 с.

На сети Российских железных дорог протяженностью 85,5 тыс. км необходимо организовать единое управление перевозочным процессом, поскольку сбой в одном месте может оказывать негативное влияние на работу целых направлений и полигонов сети.

В последние годы создаются центры управления перевозками, где концентрируется диспетчерский аппарат, выполняющий функции оперативного управления перевозочным процессом. При этом существенно возрастает роль информационно-вычислительных комплексов. Необходимо связать воедино многие тысячи АРМ, информационные базы данных, центры управления и вычислительные центры, сети связи. Требуется организовать единое и эффективное функционирование этой

сложной управляющей структуры, чтобы наилучшим образом использовать дорогостоящие технические средства железных дорог.

В исследовании на основе использования новых возможностей информационных технологий решена крупная народнохозяйственная и научно-практическая проблема обоснования методологических принципов построения и проектирования, а также разработки и внедрения конкретных решений по основным вопросам работы автоматизированных диспетчерских центров ОАО «РЖД», являющихся главным звеном управляющей части системы оперативной организации перевозочного процесса на сетевом и дорожном горизонтах управления.

*За дополнительной информацией обращайтесь по телефону (499) 317-55-65. Приобрести книгу можно в издательстве «ТрансИнфо» ([www.transinfo.ru](http://www.transinfo.ru), тел.: (495) 262-86-24; 262-71-28).*