

УДК 338.47

**РАЦИОНАЛИЗАЦИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ
ТРАНСПОРТА И «ПОЛИТИКА ПЕРЕКЛЮЧЕНИЙ»**

А.А. Ващило

Белорусский государственный экономический университет,
vashchylahanna@gmail.com

Транспортная политика в рамках Единого экономического пространства (ЕЭП) должна учитывать имеющийся опыт Европейского союза (ЕС) по рационализации использования различных ви-

дов транспорта и «политику переключений». Данная «политика переключений» подразумевает под собой переход с автомобильного на железнодорожный и внутренний водный транспорт в части грузовых перевозок, а также с личного автомобильного на рельсовый и общественный автобусный транспорт в сфере пассажирских перевозок.

Указанные меры были зафиксированы в Белой книге по транспортной политике ЕС «Время решать», принятой Европейским советом в Гетеборге в 2001 г., в соответствии с которой к 2050 г. должны быть достигнуты следующие цели [1, с.54]:

- запрет на использование в городах автомобилей, работающих на традиционных видах топлива;
- перевод 50% пассажирских и грузовых междугородных автомобильных перевозок средней дальности на железнодорожный и водный транспорт;
- увеличение доли низкоуглеродного топлива в авиации до 40%;
- сокращение вредных выбросов от морских транспортных средств минимум на 40%.

Вышеперечисленные меры позволят сократить вредные выбросы на транспорте на 60% к 2050 г. Внутреннему водному транспорту, как самому экономичному в плане потребления топлива и экологичному, отводится в достижении этих целей значительная роль.

В последующей Белой книге ЕС «Дорожная карта по созданию Единого европейского транспортного пространства – на пути к конкурентоспособной и ресурсоэффективной транспортной системе», опубликованной в 2011 г., был определен целевой индикатор. В соответствии с ним к 2030 г. 30% от объема перевозимых автомобильным транспортом грузов на расстояние свыше 300 км должно быть переключено на другие виды транспорта, такие как, железнодорожный и водный. А к 2050 г. должно быть переведено уже более 50% от аналогичных перевозок [2, с.9].

Среди основных мер по рационализации использования отдельных видов транспорта и переключения грузопотоков на железнодорожное сообщение можно выделить следующие рекомендации, данные Европейской конференцией министров транспорта [1, с.54].

1. Повышение конкурентоспособности железнодорожных перевозок

Железнодорожные компании и правительства стран должны создавать условия для совершенствования железнодорожных перевозок в плане качества, стоимости и надежности услуг. Государственные учреждения могут содействовать отделению грузового движения от международного пассажирского сообщения на ограниченном числе магистральных коридоров для сокращения случаев, связанных с конфликтами графиков, и пропуска более длинных железнодорожных составов.

2. Планирование смешанных перевозок

Правительства обязаны координировать планирование землепользования, чтобы обеспечивать развитие железнодорожных терминалов и узлов там, где они наиболее эффективны, и улучшать координацию в размещении промышленных, торговых и населенных объектов, которые генерируют основной спрос на перевозки.

3. Ужесточение требований к качеству автомобильных перевозок

Государства должны требовать более строгое соблюдение норм максимальной загрузки транспортных средств, техобслуживания и правил безопасности дорожного движения.

4. Гармонизация условий конкуренции

Правительствам следует целенаправленно гармонизировать условия конкуренции с помощью разработки эффективных социально-трудовых режимов в автоперевозках, а также контроля над ними.

5. Инвестиции

Необходимо обеспечить поступление бюджетных средств и создать условия для увеличения частных инвестиций на инфраструктурные проекты, предназначенные повысить пропускную способность грузовых направлений железных дорог и их производительность, если оценка ожидаемых результатов является положительной.

6. Прогнозирование

Инвестиции для повышения качества дорожной инфраструктуры и увеличения пропускной способности в местах, где происходят заторы, должны осуществляться на основе прогноза спроса на автотранспорт. Эффективность от таких инвестиций скажется также на транспортной сети местного значения, при этом следует произвести корректный расчет транспортных сборов.

7. Эффективные налоги и сборы

В долгосрочной перспективе правительства должны обеспечить всех грузоперевозчиков равными условиями пользования автомобильной и железнодорожной инфраструктуры, а также внут-

ренных водных путей с помощью соответствующей системы налогов и сборов, взимаемых за использование инфраструктуры. Но в краткосрочном плане изменений размеров и структуры сборов следует избегать.

Эффективное пользование уже существующей инфраструктурой может стимулироваться сборами, основанными на краткосрочных минимальных социальных затратах. Оно потребует более высокой степени территориальной дифференциации ставок, чтобы учитывать издержки, различающиеся по местностям.

8. Инвестиции дорожных сборов

Некоторые правительства направляют инвестиции в железнодорожную инфраструктуру из средств, получаемых от дорожных сборов на автомобильных дорогах.

Такая мера в ограниченном масштабе может оказаться успешной с точки зрения как получения поддержки общественности, так и преодоления дефицита государственных инвестиционных средств. Но при более широком применении это потребует тщательного расчета и контроля во избежание риска возникновения искажений экономического характера.

9. Ограничение пользования автомобильными дорогами

Правила, ограничивающие использование автодорог грузовиками, могут повлиять на распределение грузов между видами транспорта. Но в отдельных случаях возникают проблемы совместности таких физических ограничений с целями торговой политики стран. Поэтому все аспекты затрат и выгод данных мероприятий должны быть тщательно проанализированы.

Ограничения на конкретных маршрутах являются более приемлемыми, нежели всеобщие, как национальные квоты на движение грузовиков. В определенных случаях также могут быть эффективны для решения локальных экологических проблем мероприятия по перенаправлению транспортных потоков, например, мимо города или деревни. Однако ограничение движения в выходные и праздничные дни требует значительно более эффективного информационного обеспечения грузоотправителей для избегания простоя грузовиков на границах.

10. Субсидии

Ряд правительств считают государственное субсидирование эксплуатационных расходов железнодорожных грузоперевозок необходимой временной мерой для достижения нужного уровня перераспределения грузов между отдельными видами транспорта. Некоторые государства оказывают такое содействие, поддерживая плату за пользование инфраструктурой ниже минимального краткосрочного предела убыточности. Однако следует отметить, что долгосрочное сохранение субсидий на эксплуатационные расходы железнодорожных грузоперевозок будет искажать рыночные эффекты.

Список использованных источников:

1. Перспективы развития рынка железнодорожных перевозок Единого экономического пространства. – Алматы: Евразийский банк развития, 2014. – с. 127.
2. White Paper. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. – Brussels: European Commission, 2011. – p. 144.