

**Хегай Юрий Александрович**

кандидат технических наук, доцент,  
профессор кафедры экономики и организации  
предприятий энергетического  
и транспортного комплексов  
Сибирского федерального университета  
dom-hors@mail.ru

## **ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ**

### **Аннотация:**

*Рассматривается опыт зарубежных стран в проведении мероприятий, направленных на обеспечение комфорта и доступности на общественном пассажирском транспорте. Анализируются мероприятия в области транспорта в странах ЕС, таких как Германия, Великобритания, Бельгия, транспортные системы Китая и США, а также доля автомобильного транспорта в развитых странах мира в суммарном пассажирообороте. Полученные результаты позволяют говорить о существовании успешного зарубежного опыта в создании оптимальной транспортной инфраструктуры, способствующей повышению качества жизни населения. Отдельно рассматривается широко используемый вариант финансирования общественного транспорта – государственно-частное партнерство, как пример, для отечественной транспортной системы. Полученные сведения о зарубежном опыте могут быть использованы в транспортной политике нашего государства.*

### **Ключевые слова:**

*транспортная политика страны, пассажирооборот, штрафы, национальная модель, государственно-частное партнерство, финансирование.*

**Khegay Yury Aleksandrovich**

PhD in Technical Sciences,  
Professor of the Department for Economics  
and Management of the Energetic  
and Transport Complexes Enterprises,  
Siberian Federal University  
dom-hors@mail.ru

## **FOREIGN EXPERIENCE OF THE TRANSPORT POLICY**

### **Summary:**

*The article reviews experience of the foreign countries in conducting of the measures aimed at the providing of the comfortable and available public passenger transport. It touches upon the passenger transportation advancements in the EU countries (Germany, the UK, Belgium), transport systems of China and the USA, and adduces the share of the car transport in the total passenger turnover in the developed countries. The research results proves the successful foreign experience in formation of the optimal transport infrastructure contributing to the improvement of the living standards of the population. The author discusses in particular such a widely used variant of the public transport financing as a public private partnership, which may be considered as a good example for the Russian national transport system. The obtained data on the foreign experience may be implemented in the Russian transport policy development.*

### **Keywords:**

*transport policy of a country, passenger turnover, penalty, national model, state private partnership, financing.*

Судя по опыту в развитых зарубежных странах можно сказать, что при рыночных отношениях особую роль играет стремление к созданию развитой и эффективной системы разностороннего и разноуровневого государственного регулирования транспортной деятельности. Если цели и задачи у развитых стран зачастую единообразны, то механизму их хозяйствования присущи существенные национальные отличия, которые обусловлены причинами, определенными в связи с денационализацией и демонополизацией системы общественного транспорта.

В последние годы XX в. транспортная политика заняла особое место в системе социальной политики развитых государств. Транспортные показатели стали определяться в направлении определения технических данных и ориентироваться на степень качества жизни, способствуя тем самым повышению общенациональной эффективности экономики.

Определение эффективности транспорта, как особой сферы экономики, в развитых странах не сводится к определению финансовых, эксплуатационных и технико-экономических показателей, а выражается долей участия в социальной и экономической сфере жизни населения. Поэтому широкое применение в последнее время получила логистика, как форма организации рыночных связей, а транспорт стал играть важную роль в достижении общего экономического и социального эффекта в роли конвейера товародвижения и пассажиродвижения. Все это показывает, как действует транспортная система зарубежных стран, ориентированная на активное участие в достижении общего национального социально-экономического эффекта.

Провинциальный город в Бельгии – Хассельт – известен за пределами страны, потому что с 1997 г. в автобусах не используются билетные автоматы, не работают контролеры и кондукторы. Общественный автотранспорт в городе уже долгое время остается бесплатным. Причиной тому послужила реконструкция дорог вокруг города, которые оказались перекрыты, и автомобилисты не смогли использовать свой личный транспорт. Чтобы избежать протестов, вла-

сти решили на год сделать проезд в общественном транспорте бесплатным. При этом стала наблюдаться тенденция предпочтения общественного транспорта личному автомобилю, и было решено продлить эксперимент.

Бесплатный проезд финансируется за счет средств регионального правительства Фландрии, оплачивающего 75 % всех расходов на общественный транспорт. Оставшиеся 25 % должны поступать от средств продажи билетов, но идут из городского бюджета. К 2000 г. использование общественного транспорта увеличилось в 8, а на сегодняшний момент в 10 раз. Сейчас общественным транспортом в год пользуются 4 млн чел., при том, что еще в 1996 г. им пользовались 360 тыс. чел. В целом в городе население составляет 70 тыс. чел., поэтому приведенные цифры очень существенны.

Транспортная система Лондона также в свое время пережила транспортные реформы. Еще 15 лет назад транспортная ситуация сильно напоминала транспортную систему в Москве – заторы на дорогах, перегруженное метро, растущее количество мигрантов. Мэру Кену Ливингстону удалось поменять ситуацию в лучшую сторону путем принятия радикальных решений [1].

За первый год проведения реформ казна города стала больше на 80 млн ф. ст. за счет сбора штрафов с нарушителей, поэтому число машин в центре города сократилось на 40 %. Причиной отказа от личного транспорта в пользу общественного для многих лондонцев послужил рост проездных цен. Так как, такая тенденция была предопределена, власти использовали средства, полученные от транспортных штрафов и проездной платы на совершенствование городской инфраструктуры, организацию транспортного движения.

С 2002 г. было решено сделать метрополитен в городе частно-муниципальным. Его владельцем, как и прежде, оставался муниципалитет, а его обслуживанием занимались частные сервисные компании. Кроме того, в Лондоне была создана уникальная система штрафов. Все дорожно-транспортные нарушения были разделены на пять групп в зависимости от степени тяжести. В первой группе максимальный штраф составлял 200 ф. ст., в пятой – 5 тыс. ф. ст. (штраф за вождение в нетрезвом виде).

Кроме штрафов, за каждое нарушение давали определенное количество очков, суть их начисления заключалась в том, что при достижении максимального количества очков (12) автовладелец лишался прав на 6 месяцев.

В городе были приняты меры в части парковочных мест. На улице разрешалась только платная парковка – 4 ф. ст. в час – при условии того, что автомобиль будет находиться на одном и том же месте не более 2 часов. До прихода Ливингстона на пост мэра, власти в Лондоне в части транспорта проводили недостаточные меры: ограничение въезда грузового транспорта и строительство огромного количества парковок, которые не решали проблему. Прямые меры Ливингстона привели к должному результату в обеспечении эффективной транспортной системы и комфорта населению города.

Шанхайская транспортная система – это пример развития транспортной инфраструктуры для процветания города. Шанхай пережил второе рождение, когда за последние 10 лет было построено большое количество мостов и тоннелей через реку Нангпу, многоуровневые транспортные развязки, проложенные по эстакадам через весь город 8-полосными магистральями, современное метро с количеством станций более 100, ветки скоростного магнитного поезда, большое количество новых современных терминалов в двух аэропортах города.

В настоящее время претворяется в жизнь проект скоростного поезда, который, как планируется, будет соединять города Китая, что поспособствует созданию единой урбанистической территории – страна будет восприниматься как единое целое, а не отдельно по городам.

В Германии и США планируется претворить в жизнь необычный проект – муниципальная аренда автотранспорта. Его суть заключается в том, что потенциальный потребитель услуги определяет в интернете положение ближайшей к нему общественной машины, оплачивает услугу через терминал, установленный в салоне, и, авторизуясь в системе, едет до нужного места и там же оставляет машину для того, чтобы дальше ей воспользовался следующий потребитель. Кроме этого, будут предлагаться различные по габаритам автомобили: минивен для большого количества человек или микролитражка для поездки в офис.

Доля автомобильного транспорта в развитых странах мира в суммарном пассажирообороте очень существенна и различна:

- Китай – 54,4 %;
- Франция – 85 %;
- Болгария – 49,8 %;
- Венгрия – 47,5 %;
- Германия – 85,7 %;
- Япония – 59,6 %;
- Польша – 51,2 %;
- Румыния – 36,8 %;

- Великобритания – 79,7 %;
- США – 82,3 %.

Ведущее место в освоении перевозок пассажиров и пассажирообороте необходимо выделять личному автомобильному транспорту, так как на его использование приходится более значительная часть пассажирооборота, в основном при осуществлении перевозок в местном сообщении.

Общее среди стран в предотвращении данной трудности состоит в том, что они делают упор на развитие городского транспорта, уменьшая количество личных автомобилей на дорогах, или же выходят из сложной ситуации нестандартными методами (то есть строительством новых дорог). Например, в Греции в центр города можно попасть только через день. По четным дням в центр проезжают автомобили, номера которых оканчиваются на четное число, и наоборот. При этом данная проблема решается путем наложения штрафов на въезд в центр города, отдельные улицы.

Ключевым моментом в разработке политики транспорта является создание национальной модели. Общеизвестно, что в полной мере работающих национальных моделей транспорта пока нет. Ближе всего к этой цели подошли Швеция, Новая Зеландия, Япония. Транспортная модель Великобритании находится в неопределенном состоянии.

Национальная транспортная модель – это операционный вариант национальной транспортной политики. Нелегко разработать транспортную политику в стране, но еще сложнее создать ее модельный вариант. Разработка национальной модели заставляет пересматривать некоторые, казалось бы, опорные моменты транспортной политики страны.

В первую очередь, транспортная политика отражает потребность страны в транспортном процессе. Вторым моментом в функционировании национальной транспортной модели является способ ее реализации, то есть имеет место конкурентность различных моделей отрасли. Национальная транспортная модель направляет интеллектуальные потоки страны в одно русло и тем самым задает базу возможностей для тех, кто осуществляет управление транспортной политикой [2].

В развитых странах мира, на сегодняшний момент, в сфере услуг широко используется государственно-частное партнерство (ГЧП). Во всем мире ГЧП утвердило за собой механизмы реализации общественных услуг, при этом масштаб их деятельности ограничен объемом финансирования за счет государственного бюджета. Такая тенденция наблюдается в странах с переходной экономикой и в таких развитых странах как Германия, США, Франция, в которых активно используют механизм ГЧП для оказания услуг обществу.

В транспортной отрасли США государственно-частное партнерство определено как соглашение между частным предприятием и государственным органом для более активного участия транспортного сектора в управлении системой транспорта. Европейцы определяют цель такого партнерства как привлечение финансовых ресурсов на строительство, реконструкцию, модернизацию инфраструктурных объектов транспорта, который является компетенцией государственного органа.

Крупные транспортные проекты за рубежом часто приносят как прямую, так и косвенную прибыль. Но, так как ресурсы государственного бюджета постоянно сокращаются, приходится привлекать новые источники финансирования, благодаря которым заинтересованные стороны могут участвовать в реализации проектов транспортной политики на долевой основе. Источниками получения прибыли от функционирования проектов могут стать:

- оплата проезда через определенные участки;
- оплата провоза груза и другие выплаты;
- дополнительные налоги и сборы с пользователей транспортными средствами;
- благоприятные условия денежных расчетов;
- предоставление кредитов на выгодных условиях предприятиям, занятым осуществлением проекта, а также другие источники [3].

Анализируя приведенные примеры можно сделать вывод о том, что современные развитые страны давно осознали значение существующей проблемы и активно занимаются поиском и претворением в жизнь путей их решения. В нашей стране необходимо, опираясь на зарубежный опыт, осуществлять радикальные меры по решению транспортной проблемы, так как от состояния транспортной инфраструктуры зависит экономическое положение регионов, эффективность работы промышленности и инвестиционная привлекательность.

#### **Ссылки:**

1. URL: <http://spravka.coolreferat.com/vopros/611> (дата обращения: 03.07.2013).
2. URL: <http://www.omnibus.ru/technology/technology6/> (дата обращения: 28.06.2013).
3. Елисеев С.Ю. Государственно-частное партнерство в транспортном секторе. Зарубежный опыт // ВКСС Connect. 2008. № 2. С. 8–12.

## References:

1. *Charing-Cross in 1915* 2013, retrieved 03 July 2013, <<http://spravka.coolreferat.com/vopros/611>>.
2. Donchenko, V 2008, 'Transport policy and sustainable development issues', *Omnibus*, retrieved 28 June 2013, <<http://www.omnibus.ru/technology/technology6/>>.
3. Eliseev, SY 2008, 'Public-private partnerships in the transport sector. Foreign Experience', *VKSS Connect*, no. 2, pp. 8-12.