

ВНЕШНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ЭФФЕКТЫ АВТОТРАНСПОРТА И СПОСОБЫ ИХ ИНТЕРНАЛИЗАЦИИ В МЕГАПОЛИСЕ.

В экстеральной экономике сформировалось самостоятельное направление, занимающееся изучением транспортных экстерналий. В существующих исследованиях наиболее часто выделяют следующие виды внешних эффектов автотранспорта (в порядке убывания величины): влияние на землепользование; неоплаченная часть издержек на парковку; дорожные пробки; загрязнение воздуха; риск аварий; стоимость земли; внешние инфраструктурные издержки; загрязнение воды; регулирование дорожного движения; эффект барьера; шумовое загрязнение; разнообразие транспорта; отходы. Значительная часть внешних эффектов автотранспорта – это экологические внешние эффекты. На основании обобщения существующих российских и зарубежных исследований, автор получил следующие оценки внешних эффектов автотранспорта:

- 1) Ущерб от загрязнения воздуха автотранспортом составляет в среднем по России 45 коп/авт.-км. (РФ, 2000г., можно рассматривать как нижний предел оценки для г. Москвы);
- 2) Экологический ущерб плюс некоторая часть социального ущерба (ДТП) – 1,9 руб/авт.- км (Москва, 2005 г.);
- 3) Полный экономический ущерб (экологический ущерб, ущерб от ДТП, потери времени в пробках) составляет около 3,7 руб/авт.-км (Москва, 2007г.);
- 4) Усредненные западные оценки составляют около 3 рублей на авт.-км (пересчитано в рубли на км пробега автором).

По нашим расчетам из 3 руб/авт.-км внешних издержек водитель в нашей стране оплачивает менее четверти (0,62 руб/авт.-км). Основываясь на этих оценках, и, считая дневной пробег среднего автомобиля в Москве 30 км, получаем нижнюю оценку внешних эффектов от одного легкового автомобиля около 30 000 рублей в год. Таким образом, большинство автомобилистов не осознают (или не хотят осознавать), что они не полностью оплачивают издержки, связанные с их передвижением на автомобиле, которые, тем не менее, приходится оплачивать обществу.

Любые способы интернализации внешних эффектов повысят общественное благосостояние, однако затрагивают они интересы разных групп населения по-разному. Нет однозначно хороших и однозначно плохих инструментов интернализации внешних эффектов. Обществу необходим консенсус, достичь которого довольно сложно, что уже показало обсуждение в прессе транспортной стратегии развития Москвы (плана Собянина).

Мы поставили перед собой задачу определить, есть ли точки пересечения в понимании способов разрешения транспортных и экологических проблем Москвы (способов интернализации внешних эффектов автотранспорта) у разных групп населения (групп экспертов). Для анализа мы выделили три группы экспертов, которых условно назвали «специалисты», «автомобилисты» и «экологи». Для оценки связи внутри каждой группы применялся коэффициент конкордации, оценка значимости которого проводилась по критерию χ^2 , а между группами – коэффициент ранговой корреляции (по Спирмену). Опросный лист с 24 вариантами был направлен экспертам для ранжирования. Значение критерия у экологов оказалось меньше табличного, что означает, что суждение не имеет закономерности и носит случайный характер. Коэффициент конкордации у специалистов составляет 0,52, у автомобилистов - 0,75, что подтверждает соответственно среднюю и высокую степень согласия мнений в этих группах.

В результате анализа субъективных мнений экспертов получена упорядоченная оценка вариантов транспортной политики (согласно полученному весу в относительных единицах), отражающая предпочтения отдельных групп экспертов. Изучение мнений экспертного сообщества показало, что на сегодняшний день в обществе нет силы в полной мере осознающей необходимость интернализации внешних эффектов автотранспорта, заинтересованной в этом и готовой отстаивать свою позицию. В этих условиях только государство способно организовать эту деятельность, важнейшей составляющей которой должна стать разъяснительная работа с населением (прежде всего, с, так называемым, автомобилизированным сообществом). Однако властям следует помнить, что использование механизма интернализации для оправдания действий фискальной машины государства (а не для повышения общественного благосостояния) только дискредитирует данный механизм в глазах общества.