

А. Д. Молокович¹, Т. А. Лукша²

Институт бизнеса БГУ, Минск, Беларусь,

¹ molokovitch@tut.by, ² timaluksha@mail.ru

КОНЦЕПЦИИ ПОЛИТИКИ УСТОЙЧИВОГО ТРАНСПОРТА

В статье рассматриваются основные подходы к формированию устойчивого транспорта, основанные на комплексном анализе количественных и качественных факторов, влияющих на его работу. Особое внимание уделено доступности транспорта, устранению узких мест в транспортной инфраструктуре, проблемам пересечения границ и сложностям транспортировки для стран, не имеющих выхода к морю, транспортной безопасности и сокращению загрязнений окружающей среды.

Ключевые слова: устойчивый транспорт, транспортная доступность, транспортная инфраструктура, безопасность дорожного движения, окружающая среда, изменения климата

A. Molokovitch¹, T. Luksha²

School of Business of BSU, Minsk, Belarus,

¹ molokovitch@tut.by, ² timaluksha@mail.ru

SUSTAINABLE TRANSPORT POLICY CONCEPTS

The main approaches to the formation of sustainable transport based on a comprehensive analysis of quantitative and qualitative factors affecting its work are considered in the article. Particular attention is given to accessibility of transport, elimination of bottlenecks in transport infrastructure, border crossing problems and transportation difficulties for landlocked countries, transport security and reduction of environmental pollution.

Keywords: sustainable transport, transport accessibility, transport infrastructure, road safety, environment, climate change

Создание устойчивых транспортных систем требует учета всех аспектов устойчивого развития. Если политика в этой сфере нацелена только на один аспект, пренебрегая другими, то существует риск, даже отрицательного влияния на устойчивое развитие. Так, забота только об окружающей среде может препятствовать или игнорировать аспекты социальной и экономической устойчивости. Следовательно, необходимо рассмотреть проблемы устойчивого транспорта во всех его различных аспектах. Природа целей устойчивого развития требует комплексного и устойчивого подхода к государственной политике в области транспорта. Политика в области транспорта и мобильности должна быть комплексной в соответствии с моделью устойчивого и справедливого экономического и социального развития. При этом не должно быть различий между пассажирским и грузовым транспортом или различий по географическим регионам. Политика устойчивого развития должна удовлетворять потребности в мобильности всех людей и предприятий независимо от вида транспорта [1].

Транспортная доступность особенно актуальна в сельской местности, где инвестиции в развитие транспортной сети недостаточны, поэтому расширение сельских транспортных сетей может иметь значительные экологические последствия. В городских районах нехватка места сдерживает расширение и структурные изменения в транспортной сети. Пробки на дорогах становятся все более серьезной проблемой, особенно для быстро растущих индустриальных стран и городов. Поэтому проблемы, связанные с транспортной доступностью, имеют первостепенное значение для устойчивого развития транспорта и требуют многоуровневого подхода [2].

В качестве первого шага необходимо актуализировать информацию по устойчивому развитию транспорта, которая должна быть в сопоставимом формате, удобном для пользователя и проведения анализа на международном уровне, охватывая максимальное количество стран. ЕЭК ООН предоставляет статистическую платформу, в которой можно отразить информацию о национальной транспортной инфраструктуре, что позволит странам сравнивать свое развитие с другими государствами, определять проблемы, повышать осведомленность и способствовать обмену идеями и практиками в плане развития транспорта и его инфраструктуры. Эта платформа может быть использована национальными органами, а также расширена и связана с другими соответствующими транспортными информационными платформами для решения глобальной задачи устойчивого развития транспорта.

Для того чтобы улучшить транспортную доступность и добиться устойчивого транспорта, необходимо сместить акцент политики от планов и проектов, связанных с существующими тенденциями на транспорте к планам и проектам, направленных на изменение этих тенденции с тем, чтобы можно было решать проблемы устойчивого транспорта на основе инновационных и эффективных технологий.

Международная транспортная доступность – ключ к развитию национальных экономик. Она способствует более эффективному и рентабельному перемещению товаров и людей, увеличивает конкурентоспособность и привлекает человеческие и экономические ресурсы, ведущие к достижению так называемой критической массы деловой активности и знаний. Тем не менее, доступность международных рынков имеет свои проблемы.

Во-первых, необходимо рассмотреть и спланировать долгосрочные стратегические международные связи. Для этого потребуются планирование и реализация международных инфраструктурных соглашений и международных инфраструктурных проектов. В то же время на национальном уровне необходимо определить узкие места и недостающие звенья инфраструктуры, а также провести оценку критичности, чувствительности и устойчивости важнейших компонентов транспортной системы, таких как мосты, туннели, эстакады, объездные дороги и другие, организовать обмен опытом и «передовой» практикой.

Во-вторых, выявить и устранить узкие места на пограничных переходах, которые приводят к значительным социально-экономическим потерям и оказывают существенное влияние на эффективность логистических систем доставки товаров. Решению этой проблемы могут способствовать международные соглашения и сотрудничество приграничных стран, а также принятие общепринятых единых стандартов и внедрение эффективных систем управления информацией.

В-третьих, существуют особые проблемы для стран, не имеющих выхода к морю, что создает для них значительные сложности при пересечении границы. Основная задача общества состоит в обеспечении таким странам индивидуальной мобильности, создавая определенные преференции при пересечении границ. Тем не менее, вопросы анализа, планирования и реализации эффективной политики по увеличению доступности транспортных услуг являются крайне сложными. Для этого потребуются сосредоточение усилий на сотрудничестве и обмене опытом, а также реализации «лучших» практик во многих пространственно-временных масштабах.

Для устойчивого транспорта множество проблем связано с безопасностью дорожного движения. Во-первых, сокращение дорожно-транспортных происшествий и травм может оказаться сложной задачей, особенно в регионах с быстрым ростом автомобилизации. Для того чтобы добиться их снижения, необходимо особое внимание уделить факторам, связанным с управлением дорожно-транспортными происшествиями, и разработать планы и программы, нацеленные на решение данных проблем. Во-вторых, особое внимание следует уделить проблеме безопасности движения с участием мотоциклов. В-третьих, внедрение электромобилей как транспортных средств с низким

уровнем шума, а также быстрый рост велосипедов может представлять дополнительные риски для безопасности как пожилых людей, так и людей с проблемами зрения и слуха.

В-четвертых, повышенному риску несчастных случаев подвергаются дети. Поэтому важное значение для снижения таких рисков имеет раннее обучение детей правилам безопасности дорожного движения, слепым зонам и безопасным правилам езды на велосипеде и при ходьбе. Также необходимо знать, что многие аварии происходят на определенных участках дороги из-за проблем с проектированием и содержанием дорог. Следовательно, таким участкам должно быть уделяется первоочередное внимание [3].

Серьезную проблему для устойчивого транспорта представляет снижение негативного его воздействия на окружающую среду. В настоящее время более 70 % мировых выбросов CO₂ приходится на автомобильный транспорт и только 2 % – на железнодорожный. Поэтому необходимо принять экстренные меры для уменьшения выбросов вредных веществ в окружающую среду при дорожном движении. Однако эти мероприятия могут значительно отличаться для разных регионов и стран. Без перехода к «зеленым» технологиям выбросы парниковых газов могут существенно возрасти в следующие десятилетия. Наиболее действенный способ сократить выбросы CO₂ – увеличить цены на энергоносители за счет налогообложения, тем самым побуждая участников дорожного движения переходить на более энергоэффективное поведение при вождении либо рассмотреть возможность перехода на другие виды транспорта. Однако дополнительное налогообложение топлива может иметь существенные отрицательные последствия для мобильности, если не будут приняты меры по обеспечению жизнеспособных альтернативных вариантов транспорта, каковым может быть общественный транспорт. Также возможно использование нефинансовых инструментов, способствующих развитию экологически устойчивого транспорта. К таким инструментам можно отнести: ограничение скорости движения, экологическую маркировку автомобилей в соответствии с уровнями выбросов, повышение топливной экономичности транспортных средств за счет рациональных способов вождения, национальные инициативы по продвижению экологически чистого транспорта.

До сих пор оценке воздействий изменения климата на транспортную инфраструктуру и операции транспортировки не уделялось должного внимания. Однако проведенные исследования показали, что погодные условия, вызванные изменением климата, имеют серьезные последствия для транспорта и, соответственно, устойчивости мировой и региональной экономики, а также к существованию человечества. Следовательно, стратегии устойчивого развития транспорта должны обязательно учитывать значительные воздействия изменения климата на транспортную инфраструктуру и транспортные услуги для разработки плана эффективных адаптационных мер.

Для определения приоритетов адаптационных мероприятий к изменению климата в первую очередь необходимо их классифицировать с точки зрения критичности для транспортной сети, а также с точки зрения трудоемкости и затрат, связанных с обеспечением устойчивости к изменению климата. В то же время варианты адаптации будут зависеть от возможностей финансирования государственными органами, частными организациями либо осуществляться в форме государственно-частного партнерства [4].

Следует отметить, что устойчивость транспортной системы часто оценивается на основе количественных показателей, таких как объемы перевозок, грузо- и пассажирооборот, плотность инфраструктуры, скорость доставки и др. В то же время в транспортной статистике не учитываются важные качественные транспортные компоненты, такие как доступность, качество обслуживания, мобильность, интермодальность и т. п. Концепции, не учитывающие всего комплекса факторов, оказывающих влияние на устойчивость транспорта, могут привести к политике, способствующей приоритетному развитию автомобильного транспорта в сравнении с другими видами транспорта.

Поэтому только комплексный подход к устойчивому транспорту может сместить акцент оценки работы транспортной системы на основе количественных факторов к анализу, ориентированному и на качественные факторы, которые ставят людей в центр внимания транспортной системы и рассматривают более широкий спектр альтернатив транспортировки.

Список использованных источников

1. *Tomassian, C.* Politicas integradas de infraestructura, transporte y logistica: experiencias internacionales y propuestas iniciales / C. Tomassian, G. Perez, R. Sanchez. – Santiago, 2011.
2. *Luksha, V.* Transport in the Sustainable Development Goals Framework / V. Luksha, A. Molokovitch // MEST Journal. – 2020. – № 2. – P. 120–129.
3. *Молокович, А. Д.* Транспорт в системе целей устойчивого развития / А. Д. Молокович, В. А. Лукша // Бизнес. Инновации. Экономика : сб. науч. ст. – Минск : Ин-т бизнеса, 2020. – Вып. 4. – С. 172–177.
4. Transport for Sustainable Development. The case of Inland Transport. – New York ; Geneva, 2015.