

Ховавко И.Ю.

Экономический анализ московских пробок

Ховавко Ирина Юрьевна — доктор экономических наук, доцент, ведущий научный сотрудник, экономический факультет, МГУ имени М.В. Ломоносова.

E-mail: irina.hov@rambler.ru

Аннотация

Статья посвящена вопросам регулирования автомобильного транспорта в крупных городах. Показана возможность применения теории внешних эффектов для решения практических задач управления транспортом в мегаполисе. Получены оценки автотранспортных экстерналий в г. Москве, и показано, что на сегодняшний день в Москве интернализировано менее четверти величины внешних эффектов автотранспорта. Предложен теоретический подход к ранжированию различных вариантов интернализации внешних эффектов автотранспорта, исходя из предпочтений различных групп. Проведен анализ результатов реальной транспортной политики московского правительства.

Ключевые слова

Экологическое регулирование автотранспорта, экстерналии автотранспорта, экономические инструменты регулирования дорожного транспорта, транспортная политика в городе.

Количественно показатель автомобилизации связывает численность населения с находящимся в его распоряжении автопарком. Вместе с тем это сложное общественно-экономическое явление со своими причинами, закономерностями развития и последствиями. Не мы первые сталкиваемся с проблемами, вызванными массовой автомобилизацией населения. В этой связи интересно посмотреть на московские пробки с позиции экономической науки и попытаться сравнить решения, предлагаемые в теории, с московскими реалиями.

Оценка внешних издержек автотранспорта и способы их интернализации

Количество автомобилей и выполняемый ими объем перевозок находятся в определенной зависимости. Российский ученый Г. Гольц, изучавший критические пороги социальных систем, показал, что уровень автомобилизации в 380 автомобилей является порогом, после которого начинаются качественные изменения в жизни общества¹. Возникает так называемая спираль *автомобильной зависимости* — постоянное воспроизведение транспортных проблем города на более высоком уровне: рост уровня автомобилизации — автомобилеориентированная транспортная политика — сокращение выбора способов передвижения и деградация альтернативных видов транспорта — деградация городов и урбанизация пригородов — рост уровня

¹ Гольц Г.А. Автоторожный комплекс в условиях взрывной автомобилизации: тенденции, закономерности, прогноз // Проблемы прогнозирования. 2002. № 4. С. 81.

автомобилизации. С увеличением количества автомобилей у населения растут количество и продолжительность поездок на личном транспорте, меняется и отношение общества к общественному транспорту (см. Таблицу 1).

Таблица 1. Отношение к общественному транспорту в зависимости от уровня автомобилизации²

Количество автомобилей на 1000 жителей	Трудности в организации движения	Отношение к общественному пассажирскому транспорту
До 10	Саморегулирование	Основной вид транспорта для пассажирских перевозок
Более 10	Появляются проблемы с безопасностью движения и пропускной способностью на пересечениях магистралей	Основной вид транспорта для пассажирских перевозок
Более 30	Обострение проблем с пропускной способностью магистральных улиц	Автомобиль начинает вытеснять общественный пассажирский транспорт
Более 100	Обострение проблем с экологией и пропускной способностью улично-дорожной сети	Упадок общественного пассажирского транспорта
Более 150	Общественное мнение готово к введению ограничений в использовании автомобиля в городе	Сокращение маршрутов общественного пассажирского транспорта
Более 300	Исчерпание пропускной способности улично-дорожной сети города, применение платности и ограничения в использовании автомобиля в городе	Возврат к общественному пассажирскому транспорту
500 и более	Заторы движения по всей улично-дорожной сети, создание внеуличной сети скоростных городских магистралей, ограничение использования автомобиля в городе	Развитие всех видов общественного пассажирского транспорта

В развитых странах население на своем опыте ощутило, что издержки массовой автомобилизации несовместимы с высокими стандартами качества жизни. Возврат к общественному транспорту, развитие пешеходных и велосипедных зон, прокат автомобилей (вместо личного владения), создание поселений без автотранспорта (*car-free communities*) стали центральными положениями транспортной политики этих стран.

Чтобы разорвать порочный круг автомобильной зависимости, важно понять, почему при всех издержках городского дорожного трафика люди выбирают для поездок личный автомобиль и как индивидуальные предпочтения в выборе способов передвижения соотносятся с общественными интересами. Большинство автомобилистов не осознают или не хотят осознавать, что они не полностью оплачивают издержки, связанные с их передвижением на автомобиле. Некоторая часть

² Источник: Лобанов Е.М. Зарубежный опыт организации и дорожного движения в крупных городах // Пути решения организации дорожного движения в городе Москве: материалы конференции. М.: Департамент транспорта и связи, 2004.

таких издержек оценить легко (стоимость дорожных работ), другую часть — значительно труднее (загрязнение окружающей среды, ухудшение условий для передвижения пешеходов и др.). В поле зрения водителя попадает только небольшая часть легко исчисляемых издержек. В Таблице 2 сравниваются частные и общественные затраты дорожного транспорта.

Таблица 2. Частные и общественные издержки автотранспорта

Частные издержки автомобилиста	Общественные издержки
Затраты на автомобиль и топливо (без уплаты налогов), частично затраты на парковку.	Затраты на автомобиль и топливо (без уплаты налогов), частично затраты на парковку.
Затраты собственного времени	Затраты собственного времени
Страховка за пользование автотранспортом и все виды налогов (на автомобиль, топливо и др.)	<i>Издержки, связанные с функционированием транспортной инфраструктуры (включая парковки)</i>
	<i>Экологические издержки</i>
	<i>Потери времени других участников дорожного движения</i>
	<i>Издержки третьих лиц от дорожно-транспортных происшествий</i>

На западе теоретические обоснования транспортной политики разрабатываются в рамках экономики благосостояния. Сформировалось целое научное направление, изучающее автотранспортные экстерналии. В существующих исследованиях 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; отходы³.

Усредненные мировые оценки издержек от поездок на автомобиле составляют порядка 1,64 доллара США на автомобиле-милю в городе в час пик и 0,96 долларов США в сельской местности (в ценах 2007 года), из которых *около трети* составляют внешние издержки автотранспорта⁴.

В основе транспортной политики западных стран лежат процессы *интернализации внешних эффектов автотранспорта*, то есть включения внешних эффектов во внутренние, которая осуществляется как путем государственного регулирования экологического воздействия отдельных автотранспортных средств (АТС), так и путем управления спросом на передвижение на личном транспорте.

³ Litman T. Transportation Cost and Benefit Analysis: Techniques, Estimates and Implications. Executive Summary. 2nd Edition. Victoria Transport Policy Institute, 2009. P. 4. URL: <http://www.vtpi.org/tca/tca00.pdf> (04.01.2009).

⁴ Ibid. P. 6.

Регулирование автотранспорта в развитых странах начиналось с установления стандартов на выбросы АТС. Развитие регулирования шло по пути: а) расширения перечня контролируемых загрязняющих веществ; б) расширения круга АТС, к которым апеллировало законодательство; в) ужесточения экологических требований к работе АТС; г) увеличения периода гарантии сохранения автомобилем экологических характеристик. В современном автомобиле ценой около 30 тыс. долларов цена собственно экологического регулирования составляет порядка 13% (4 тыс. долларов)⁵.

Объектом регулирования в развитых странах является и количество АТС на дорогах. Цель управления спросом — снизить количество автомобилей на дорогах, заставив владельцев автомобилей полностью оплачивать издержки, которые несет общество от передвижения автотранспорта. Средствами достижения цели являются транспортные налоги: 1) на автомобили (дополнительный налог при покупке автомобиля, транспортный налог); 2) на перемещение на автомобиле (плата за проезд по дорогам, где наблюдаются заторы (*congestion pricing*), плата за движение по дорогам в определенном районе (*area licensing*), плата за въезд в город (*cordon pricing*); плата за разрешение пользоваться дорожной сетью в течение определенного времени (*vignettes schemes*); электронные системы оплаты в зависимости от места движения и пройденного расстояния (*electronic road pricing*)); 3) на хранение автомобиля (плата за парковки); и 4) на автомобильные топлива. Совокупное воздействие нескольких инструментов управления спросом на транспортное поведение граждан выше, чем любого отдельного инструмента.

Из зарубежного опыта вытекает ряд важных для нас выводов:

1. Не следует путать мобильность населения и мобильность личных транспортных средств. Первая должна развиваться, вторая сокращаться.
2. Транспортная политика в крупных городах должна строиться на управлении процессами автомобилизации. Приспособиться к стихийной автомобилизации, построив необходимое количество дорог в городе, где есть средний класс и практически каждый в состоянии купить автомобиль, практически невозможно. Улучшение дорожной инфраструктуры побуждает новую группу горожан пересесть в автомобили.

⁵ Burke A., Abeles E., Chen B. The Response of the Auto Industry and Consumers to Changes in the Exhaust Emission and Fuel Economy Standards (1975–2003): A Historical Review of Changes in Technology, Prices and Sales of Various Classes of Vehicles. Institute of Transportation Studies, University of California, Davis, 2004. P. 19. URL: http://www.arb.ca.gov/research/apr/past/02-310_part2burke.pdf (20.02.2014).

3. Приведение в соответствие количества автомобилей в городе пропускной способности улично-дорожной сети возможно путем изменения цен на поездки на личных автомобилях (интернализацией внешних эффектов).

Автомобилизация в Москве с точки зрения экономической теории

С переходом к рынку в РФ началась массовая стихийная автомобилизация населения. За 20 лет легковой автопарк вырос в три раза, достигнув 33 млн автомобилей в 2010 году. При этом, если в западных странах базовая сеть дорог была создана до начала массовой автомобилизации, то в нашей стране до сих пор 20% населения не имеют круглогодичного доступа по дорогам с твердым покрытием⁶. С другой стороны, в крупных городах произошла приватизация улично-дорожной сети личным автотранспортом. Особенно это заметно в Москве, где автомобилизация населения на четверть опережает среднероссийские показатели. Уровень автомобилизации в Москве — более 380 авто на 1000 жителей — перешел критический порог автомобильной зависимости.

Среди мегаполисов мира Москва отличается высокой плотностью населения (100,3 чел / га в «старой» Москве против 30–50 в Европе и 15–25 — в США). Вступив на путь массовой автомобилизации, Москва столкнулась с острейшими транспортными и экологическими проблемами. Развитие транспортной инфраструктуры города заметно отстало от количества личных автомобилей (см. Таблицу 3).

Таблица 3. Индикаторы дорожного трафика в Москве и некоторых западных городах⁷

	Москва	Нью-Йорк	Париж
Авто на 1 кв. км площади	3,9 тыс.	4 тыс.	1,8 тыс.
Дорог на 1 кв. км площади	3,3 км	12,4 км	15 км
УДС на 1000 жителей	0,31 км	0,96 км	1,37 км
Средняя скорость движения	22 км / час	38 км / час	28–40 км / час

Москва вышла на третье место в мире по дорожным пробкам (после Пекина и Йоханнесбурга). Опросы москвичей, проводимые «Левада-Центр», показывают растущую обеспокоенность состоянием транспорта в городе⁸. Транспортные проблемы

⁶ Блинкин М.Я., Сарычев А.В. Российские дороги и европейская цивилизация // Информационный портал «Полит.ру». 24.06.2004. URL: <http://polit.ru/article/2004/06/24/konsp/> (20.02.2014).

⁷ Рассчитано автором на основе данных из книги: Киченджи В.Н., Хатояма К. Москва: транспортные проблемы мегаполиса. М.: ДПК пресс, 2010.

⁸ Уже в 2010 году проблема пробок в городе заняла в опросах первое место. По данным ВЦИОМ, 30% москвичей добираются до работы от 1 часа до 1,5 часа, 10% — больше 1,5 часов, 29% — отвечают

в Москве привели к ухудшению экологической обстановки. В структуре выбросов вредных веществ в атмосферный воздух в Москве доля автотранспорта составляет около 96%. Поэтому оздоровление транспортной ситуации в Москве способствовало бы повышению качества жизни населения.

К транспортному коллапсу в Москве привел целый ряд обстоятельств, которые образно названы М. Блинкиным а) тяжелыми наследственными патологиями; б) благоприобретенными заболеваниями; в) осложнениями, вызванными плохим лечением и г) патологиями из-за неадекватного поведения самого больного⁹. К наследственным патологиям относится способ исторической застройки Москвы по радиально-кольцевой системе, а также советская практика городского планирования, опиравшаяся на низкие нормы (60 авто на 1000 человек) обеспеченности личным автотранспортом. К вновь приобретенным заболеваниям и осложнениям от плохого лечения относятся неконтролируемая застройка города в течение последних 20 лет, отсутствие эффективной системы контроля за припаркованными в неположенных местах автомобилями, несоизмеримость размеров платы за парковочное пространство со штрафами за нарушение правил парковки; недостатки действующей системы страхования гражданской ответственности. «Неадекватное поведение больного» выражается в отсутствии культуры поведения на дороге. Особенно остро проявляются на дорогах Москвы имиджевые экстерналии. Как писал Э. Фромм, в современном обществе автомобиль представляет собой «некий символ моего статуса, моего «я», расширение сферы моей власти»¹⁰. Имиджевые издержки — это некий «статус», позволяющий человеку на автомобиле смотреть свысока на «безлошадного», а владельцам престижных автомобилей «не видеть в упор» не только пешеходов, но и более бедных автовладельцев и вести себя в соответствии с данным «табелем о рангах».

Катастрофически по сравнению с советским периодом ухудшилась ситуация в городе с общественным транспортом, который последние два десятилетия только деградировал, так как отсутствовала какая-либо внятная политика его развития. Плотность сети метрополитена в Москве оказалось намного ниже европейской: протяженность московского метро по отношению к численности населения города —

«когда как». Отметим, что неопределенность времени поездки так же неудобна, как и ее чрезмерная продолжительность.

⁹ Блинкин М.Я. Этиология и патогенез московских пробок // Информационный портал «Полит.ру». 24.01.2008. URL: <http://polit.ru/article/2008/01/24/probki/> (20.02.2014).

¹⁰ Фромм Э. «Иметь» или «быть». М.: АСТ, 2010. С. 114.

0,03 км / тыс. человек — одна из самых низких среди крупнейших городов мира (Нью-Йорк — 0,16, Париж — 0,1, Лондон — 0,06). Переполненный городской транспорт стоит в тех же пробках, что и личные автомобили. Ни о соблюдении расписания, ни о комфорте речи не идет. Экологически чистый электротранспорт, двигаясь в общем потоке, ухудшает экологическую ситуацию в городе, поскольку вызывает большое количество дополнительных разгонов и торможений. То есть москвичи на себе ощущают порочный круг автомобильной зависимости: чем больше автомобилей в городе, тем хуже работает общественный транспорт, а чем хуже работает общественный транспорт, тем больше людей пересаживаются в личные автомобили.

В литературе на основании сравнения российских и западных оценок внешних эффектов показано, что *нижняя оценка внешних эффектов легкового автомобиля в Москве составляют порядка 3 рублей на автомобиле-км*, то есть проезд 1 км на автомобиле в Москве стоит для общества как минимум на 3 рубля больше, чем для автомобилиста. На сегодняшний день, учитывая все существующие транспортные налоги, в *Москве интернализуется не более четверти этой величины* (налоги позволяют покрывать лишь 0,62 руб / авт-км)¹¹.

Реализация транспортной политики в Москве: за и против

Интернализация внешних эффектов повышает общественное благосостояние, однако обществу необходимо найти консенсус относительно вариантов их интернализации. Автором предложен подход, позволяющий получить упорядоченную оценку транспортной политики (вариантов интернализации внешних эффектов автотранспорта) путем анализа субъективных мнений экспертов. Для анализа был проведен опрос трех групп экспертов, условно названных «специалистами», «автомобилистами» и «экологами». Для оценки связи внутри группы применялся коэффициент конкордации, а между группами — коэффициент ранговой корреляции (по Спирмену).

В Таблице 4 представлена окончательная ранжировка вариантов наиболее предпочтительных для Москвы вариантов транспортной политики двумя группами экспертов: «автомобилистами» — представителями Федерации автовладельцев России, и «специалистами» — экспертами Московского автодорожного института (МАДИ).

¹¹ Ховавко И.Ю. Интернализация внешних эффектов от загрязнения окружающей среды в РФ: вопросы теории и практики. М.: Теис, 2012. С. 191.

**Таблица 4. Ранжировка вариантов транспортной политики
«автомобилистов» и «специалистов»**

Автомобилисты	Вес фактора	Специалисты	Вес фактора
8. Строительство новых дорог и развязок в Москве и области	0,99	2. Развитие метро (включая область)	0,95
19. Массовое строительство коммерческих парковок	0,85	6. Развитие сети перехватывающих парковок	0,89
4. Улучшение работы общественного транспорта	0,84	4. Улучшение работы общественного транспорта	0,88
21. Наведение порядка со знаками, запрещающими (разрешающими) парковку	0,8	3. Развитие скоростного трамвая и железнодорожного сообщения (в Москве и области)	0,77
6. Развитие сети перехватывающих парковок	0,76	8. Строительство новых дорог и развязок в Москве и области	0,73
9. Интеллектуальные транспортные системы	0,73	7. Снижение платы за общественный транспорт	0,65
2. Развитие метро (включая область)	0,7	9. Интеллектуальные транспортные системы	0,59
1. Выделенная полоса для общественного транспорта	0,67	22. Система отслеживания нарушений правил парковки автомобилями.	0,57
18. Электронные системы оплаты проезда	0,62	18. Электронные системы оплаты проезда	0,52
22. Система отслеживания нарушений правил парковки автомобилями.	0,6	19. Массовое строительство коммерческих парковок	0,5
12. Налог на топливо / Налог на топливо, привязанный к годовому пробегу	0,53	1. Выделенная полоса для общественного транспорта	0,47
7. Снижение платы за общественный транспорт	0,51	10. Ежегодный транспортный налог, дифференцированный в зависимости от экологического класса автомобиля	0,45
24. Меры по повышению качества топлив	0,51	16. Ежегодный транспортный налог, (привязанный к годовому пробегу)	0,45
11. Углеродный налог (налог на топливо) в зависимости от объема выбросов авто (качества потребляемого топлива)	0,48	5. Регулирование работы городского такси	0,4
3. Развитие скоростного трамвая и железнодорожного сообщения (в Москве и области)	0,46	17. Дополнительный налог при покупке / перепродаже автомобиля	0,4
5. Регулирование работы городского такси	0,43	12. Налог на топливо / Налог на топливо, привязанный к годовому пробегу	0,39
10. Ежегодный транспортный налог, дифференцированный в зависимости от экологического класса автомобиля	0,36	11. Углеродный налог (налог на топливо) в зависимости от объема выбросов авто (качества потребляемого топлива)	0,39
23. Развитие системы проката автомобилей	0,25	14. Плата за проезд по наиболее загруженным дорогам	0,37
20. Ограничение / запрет на бесплатную парковку на улицах города	0,24	20. Ограничение / запрет на бесплатную парковку на улицах города	0,37
17. Дополнительный налог при покупке / перепродаже автомобиля	0,23	21. Наведение порядка со знаками, запрещающими (разрешающими) парковку	0,37
14. Плата за проезд по наиболее загруженным дорогам	0,13	15. Плата за разрешение пользоваться дорожной сетью в течение определенного времени (система виньеток)	0,34

15. Плата за разрешение пользоваться дорожной сетью в течение определенного времени (система виньеток)	0,12	13. Платный въезд в определенные районы города (например, центр)	0,31
16. Ежегодный транспортный налог, (привязанный к годовому пробегу)	0,12	23. Развитие системы проката автомобилей	0,14
13. Платный въезд в определенные районы города (например, центр)	0,06	24. Меры по повышению качества топлив	0,09

Комментарий: жирным шрифтом выделены варианты приоритетные, по мнению экспертов обеих групп. Курсивом — варианты, получившие наименьший рейтинг в обеих группах. Подчеркнуты варианты, где в наибольшей степени мнения экспертов разошлись.

Все эксперты считают важнейшим направлением транспортной стратегии города развитие общественного транспорта. Власти должны сделать общественный транспорт более привлекательным, чем езда на личном автомобиле в пробках (правильность этого вывода можно продемонстрировать с помощью теоретической модели «дилемма заключенных»). Отметим, что специалисты оценили вариант «Снижение платы за общественный транспорт» выше, чем автомобилисты. В настоящее время поездка на работу (туда и обратно до 30 км) на автомобиле оказывается дешевле поездки на общественном транспорте с пересадкой. Выделенные полосы для общественного транспорта — необходимое условие его комфортности. Специалисты, однако, оценили этот вариант ниже автомобилистов, видимо, хорошо представляя те трудности, с которыми придется столкнуться при реализации этого варианта.

Наименьший рейтинг получили все варианты транспортных налогов / платежей, что, видимо, отражает неготовность общества к принятию этих вариантов транспортной политики. Особенно негативную реакцию на транспортные налоги демонстрируют автомобилисты, позицию которых можно назвать «согласованным эгоизмом». Автомобилисты хотят новых дорог, парковок, интеллектуальные транспортные системы, при этом *они не готовы оплачивать внешние издержки.*

«Экологи» — эксперты, профессионально занимающиеся экономикой природопользования, демонстрируют низкую устойчивость ответов, поэтому и не попали в окончательную ранжировку. Субъективные мнения и оценки людей (но не экспертов!) подвержены колебаниям под влиянием различных обстоятельств. Однако эксперты — это группа специалистов в каком-то вопросе, имеющих устойчивую систему взглядов на проблему. Ответы экологов трудно квалифицировать именно как ответы экспертов, видимо, потому что в современной российской науке не сформировались устоявшиеся точки зрения на вопросы интернализации внешних

эффектов автотранспорта. Таким образом, у «экологов», которые по идее и должны олицетворять интересы общества, нет какой-либо устойчивой системы предпочтений в области транспортной политики в городе.

Сравним выводы этого исследования с реальной политикой московского правительства. С 2011 года в Москве началась активная реализация так называемого «плана Собянина» — транспортной стратегии, включающей в качестве приоритетов развитие в городе общественного транспорта и дорожной инфраструктуры; а также снижение загрязнения окружающей среды выбросами автотранспорта. Программа включает широкий спектр мероприятий, таких как реконструкция и строительство новых автомобильных дорог и развязок, строительство новых линий метрополитена, развитие рельсового транспорта, ограничение на въезд в город грузового транспорта, выделенные полосы для общественного транспорта, новое билетное меню, расширение зоны платной парковки, создание цивилизованного рынка такси и др. Данная программа «Москва — город удобный для жизни» рассчитана до 2020 года, поэтому говорить о каких-либо существенных итогах еще рано.

Определенные успехи имеются в Москве в снижении природоемкости автотранспортных средств (АТС), что позволило стабилизировать выбросы автотранспорта на уровне 1 млн тонн в год. Москва первой в РФ перешла на топливо класса Евро-4. С 2012 года для нужд города закупаются только автобусы класса Евро-5. Обновляется и легковой автопарк. Если в 2004 году 76% автопарка было класса Евро-1 и ниже, то в 2012 уже 44% автопарка соответствовало классу Евро-4 и выше, 26% — Евро-2, -3 и только 30% — Евро-1 и ниже. Однако продолжающийся высокими темпами рост автопарка (более 4% в год) не позволил снизить выбросы автотранспорта и уменьшить московские пробки.

Неоднозначную реакцию вызвали в среде автомобилистов несколько мер: это выделенные полосы для общественного транспорта на автомагистралях, расширение парковочного пространства и система отслеживания неправильно припаркованных машин. В Таблице 5 сведены основные положения развернувшейся дискуссии.

Таблица 5. Проблемные аспекты транспортной политики в Москве¹²

Проблема	Результаты	Комментарий
Выделенные линии для общественного транспорта		
Как поделить пространство между общественным и частным автотранспортом	Скорость на выделенных линиях увеличилась на 7,3%, пассажиропоток на 23%, скорость для водителей снизилась на 13%.	Увеличение скорости для общественного транспорта не достаточно в силу массовых выездов частных авто на выделенные линии.
Расширение платного парковочного пространства		
1. Система оплаты	Несколько способов оплаты: SMS, через Web-сайт или мобильное приложение, паркомат, спецнаклейки.	Жалобы: 1. паркоматы не принимают наличные деньги; 2. плохо работает интернет; 3. мало киосков по продаже скретч-карт; 4. оплатили через SMS, а штраф все равно приходит.
2. Зона платной парковки (Бульварное кольцо, Садовое кольцо)	Въезд легкового автотранспорта сократился на 25%, скорость увеличилась на 6–8%. Число нарушений правил дорожного движения сократилось на 65%.	Автомобилисты опасаются, что при дальнейшем расширении зон платной парковки в Москве вообще не останется мест для бесплатной парковки. Попытка провести по этому поводу референдум. Мало строится новых гаражных комплексов, неприемлемая цена.
3. Размер парковочного места	В планах увеличить количество парковочных мест в центре за счет сокращения длины места с 7,5 м до 6,5 (внеся изменения в ГОСТ).	1. Владельцам джипов придется платить за 2 места. 2. Затруднится парковка, поскольку у многих водителей низкая квалификация.
4. Где можно организовать парковку	Стоянку на 10–50 авто можно делать не ближе 15 м от дома. Если больше 50 машин надо дополнительно согласовывать расстояние.	Проблема «только не в моем дворе», когда жители охотно поддерживают строительство парковок вообще, но протестуют против их строительства в собственном дворе.
5. Куда идут доходы	Автомобилисты предполагают, что доходы от парковок идут в кипрские офшорные компании.	Московское правительство декларирует, что все доходы от парковок идут на благоустройство центра города. Необходимо сделать систему прозрачнее.
Отслеживание неправильно припаркованных машин		
1. Штрафы	Нет неотвратимости наказания. В настоящее время это, скорее, лотерея.	Недостатки официальной системы наказания пытаются восполнить неформальное движение «СтопХАМ».
2. Эвакуация	Платная эвакуация неправильно припаркованных машин.	Оспариваются юридические основания законности этих мер.
3. Брошенные автомобили	Занимают до 20% парковочного пространства.	Признать бесхозным автомобиль имеет право только судья и только через год, после того как автохлам был поставлен на учет как потенциально брошенное и разукomплектованное АТС.

Таким образом, вектор транспортной политики направлен в правильном направлении. Видимо в условиях снижения всех социальных гарантий в обществе

¹² Составлено автором на основе: Грунюшкин С. Обрезание парковкам! Удлинение дорогам! // Информационный портал «Аргументы недели». 2014. № 1. С. 18. URL: <http://argumenti.ru/gorodm/n421/312198> (02.04.2014); Мамона М. Парковка в центре. Как оставить машину в пределах Бульварного кольца? // Аргументы и факты. 2013. № 24. С. 43. URL: <http://www.aif.ru/auto/practice/44176> (02.04.2014).

власть опасается вести транспортную политику в Москве более решительно, поэтому результаты пока остаются достаточно скромными. Требуется определенное время для получения заметных результатов.

Список литературы:

1. Блинкин М.Я. Этиология и патогенез московских пробок // Информационный портал «Полит.ру». 24.01.2008. URL: <http://polit.ru/article/2008/01/24/probki/> (20.02.2014).
2. Блинкин М.Я., Решетова Е.М. Безопасность дорожного движения. История вопроса, международный опыт, базовые инструкции. М.: Издательский дом ВШЭ, 2013.
3. Блинкин М.Я., Сарычев А.В. Российские дороги и европейская цивилизация // Информационный портал «Полит.ру». 24.06.2004. URL: <http://polit.ru/article/2004/06/24/konsp/> (20.02.2014).
4. Блинкин М.Я. Сарычев А.В. Куда ведут российские дороги // Россия в глобальной политике. 2005. № 2. С. 29–38.
5. Блинкин М.Я., Сарычев А.В. Городской транспорт: либеральный взгляд на проблему // Информационный портал «Полит.ру». 07.12.2005. URL: <http://www.polit.ru/analytics/2005/12/07/transport.html> (20.02.2014).
6. Гольц Г.А. Автodorожный комплекс в условиях взрывной автомобилизации: тенденции, закономерности, прогноз // Проблемы прогнозирования. 2002. № 4. С. 75–83.
7. Грунюшкин С. Обрезание парковкам! Удлинение дорогам! // Информационный портал «Аргументы недели». 2014. № 1. С. 18. URL: <http://argumenti.ru/gorodm/n421/312198> (02.04.2014).
8. Киченджи В.Н., Хатояма К. Москва: транспортные проблемы мегаполиса. М.: ДПК пресс, 2010.
9. Лобанов Е.М. Зарубежный опыт организации и дорожного движения в крупных городах // Пути решения организации дорожного движения в городе Москве: материалы конференции. М.: Департамент транспорта и связи, 2004.
10. Мамона М. Парковка в центре. Как оставить машину в пределах Бульварного кольца? // Аргументы и факты. 2013. № 24. С. 47. URL: <http://www.aif.ru/auto/practice/44176> (02.04.2014).
11. О'Салливан А. Экономика города. М.: Инфра-М, 2002.
12. Сарычев А.В. Пробки у москвичей в голове // Информационный портал «WNovosti.Ru». URL: <http://wnovosti.ru/moskva/2026/> (20.02.2014).
13. Фромм Э. «Иметь» или «быть». М.: АСТ, 2010.

14. Ховавко И.Ю. Интернализация внешних эффектов от загрязнения окружающей среды в РФ: вопросы теории и практики. М.: ТЕИС, 2012.
 15. Шейкина Г. Автохлам оккупировал улицы Москвы // Аргументы и факты. 2012. № 36. С. 43. URL: <http://www.aif.ru/society/35876> (02.04.2014).
 16. Ядов В.А. Стратегия социологического исследования. М.: Омега-Л, 2007.
 17. Burke A., Abeles E., Chen B. The Response of the Auto Industry and Consumers to Changes in the Exhaust Emission and Fuel Economy Standards (1975–2003): A Historical Review of Changes in Technology, Prices and Sales of Various Classes of Vehicles. Institute of Transportation Studies, University of California, Davis, 2004. URL: http://www.arb.ca.gov/research/apr/past/02-310_part2burke.pdf (20.02.2014).
 18. Litman T. Transportation Cost and Benefit Analysis: Techniques, Estimates and Implications. Executive Summary. 2nd Edition. Victoria Transport Policy Institute, 2009. URL: <http://www.vtpi.org/tca/tca00.pdf> (04.01.2009).
 19. TDM Encyclopedia // Victoria Transport Policy Institute: [Official site]. URL: <http://www.vtpi.org/tdm/index.php> (04.01.2009).
 20. Schwaab J., Thielmann S. Economic Instruments for Sustainable Road Transport: An Overview for Policy Makers in Developing Countries // Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) and the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP). Eschborn, 2001. URL: <http://www2.gtz.de/dokumente/bib/02-5049.pdf> (15.02.2010).
-

Khovavko I.

Economic Analyses of Moscow Traffic Jams

Khovavko, Irina — Ph.D., Leading Researcher, Faculty of Economics, Lomonosov Moscow State University.

E-mail: irina.hov@rambler.ru

Annotation

Modern economic science says that transportation problems have a common root — market distortions that result in excessive automobile use. The article concentrates on using externality theory to address the practical problems of urban transport regulation. The author shows the necessity of internalization of road transport externalities. The strategy of urban sustainable transport includes: 1) establishing vehicle emission standards (technical measures involving vehicle and fuels); 2) transport demand management. Estimates of road transport externalities in Moscow are presented. Instruments of road transport regulation (road tolls, congestion pricing, cordon tolls, vehicle use fees, fuel fees) are analyzed in the context of their use in Moscow. Results of survey research of various expert groups («drivers», ecologists and specialists) are presented and discussed in the context of the transport policy in Moscow.

Key words

Road transport environmental regulation, road transport externalities, instruments of road transport environmental regulation, transport policy.

References:

1. Blinkin M.Ja. Jetiologija i patogenez moskovskih probok. *Informacionnyj portal «Polit.ru»*. 24.01.2008. URL: <http://polit.ru/article/2008/01/24/probki/> (20.02.2014).
2. Blinkin M.Ja., Reshetova E.M. *Bezopasnost' dorozhnogo dvizhenija. Istorija voprosa, mezhdunarodnyj opyt, bazovye instrukcii*. Moscow: Izdatel'skij dom VShJe, 2013.
3. Blinkin M.Ja., Sarychev A.V. Rossijskie dorogi i evropejskaja civilizacija. *Informacionnyj portal «Polit.ru»*. 24.06.2004. URL: <http://polit.ru/article/2004/06/24/konsp/> (20.02.2014).
4. Blinkin M.Ja. Sarychev A.V. Kuda vedut rossijskie dorogi. *Rossija v global'noj politike*, 2005, 2, pp. 29–38.
5. Blinkin M.Ja., Sarychev A.V. Gorodskoj transport: liberal'nyj vzgljad na problem. *Informacionnyj portal «Polit.ru»*. 07.12.2005. URL: <http://www.polit.ru/analytics/2005/12/07/transport.html> (20.02.2014).
6. Gol'c G.A. Avtodorozhnyj kompleks v uslovijah vzryvnoj avtomobilizacii: tendencii, zakonomernosti, prognoz. *Problemy prognozirovaniya*, 2002, 4, pp. 75–83.
7. Grunjushkin S. Obrezanie parkovkam! Udlinienie dorogam! *Informacionnyj portal «Argumenty nedeli»*. 2014, 1, pp. 18. URL: <http://argumenti.ru/gorodm/n421/312198> (02.04.2014).
8. Kichendzhi V.N., Hatojama K. *Moskva: transportnye problemy megapolisa*. Moscow: DPK press, 2010.
9. Lobanov E.M. Zarubezhnyj opyt organizacii i dorozhnogo dvizhenija v krupnyh gorodah. *Puti reshenija organizacii dorozhnogo dvizhenija v gorode Moskve: materialy konferencii*. Moscow: Departament transporta i svjazi, 2004.
10. Mamona M. Parkovka v centre. Kak ostavit' mashinu v predelah Bul'varnogo kol'ca? *Argumenty i fakty*. 2013, 24, p. 47. URL: <http://www.aif.ru/auto/practice/44176> (02.04.2014).
11. O'Sullivan A. *Jekonomika goroda*. Moscow: Infra-M, 2002.
12. Sarychev A.V. Probki u moskvicej v golove. *Informacionnyj portal «WNovosti.Ru»*. URL:<http://wnovosti.ru/moskva/2026/> (20.02.2014).
13. Fromm Je. *«Imet'» ili «byt'»*. Moscow: AST, 2010.
14. Hovavko I.Ju. *Internalizacija vneshnih jeffektov ot zagraznenija okružhajushhej sredy v RF: voprosy teorii i praktiki*. Moscow: TEIS, 2012.
15. Shejkina G. Avtohlam okkupiroval ulicy Moskvy. *Argumenty i fakty*, 2012, 36, p. 43. URL: <http://www.aif.ru/society/35876> (02.04.2014).
16. Jadov V.A. *Strategija sociologicheskogo issledovanija*. Moscow: Omega-L, 2007.
17. Burke A., Abeles E., Chen B. *The Response of the Auto Industry and Consumers to Changes in the Exhaust Emission and Fuel Economy Standards (1975–2003): A Historical Review of Changes in Technology, Prices and Sales of Various Classes of Vehicles*. Institute of Transportation Studies, University of California, Davis, 2004. URL: http://www.arb.ca.gov/research/apr/past/02-310_part2burke.pdf (20.02.2014).
18. Litman T. *Transportation Cost and Benefit Analysis: Techniques, Estimates and Implications*. Executive Summary. 2nd Edition. Victoria Transport Policy Institute, 2009. URL: <http://www.vtpi.org/tca/tca00.pdf> (04.01.2009).
19. TDM Encyclopedia. *Victoria Transport Policy Institut: [Official site]*. URL: <http://www.vtpi.org/tdm/index.php> (04.01.2009).
20. Schwaab J., Thielmann S. Economic Instruments for Sustainable Road Transport: An Overview for Policy Makers in Developing Countries. *Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) and the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP)*. Eschborn, 2001. URL: <http://www2.gtz.de/dokumente/bib/02-5049.pdf> (15.02.2010).