ŽELEZNIČKI
ŽI INFORMATOR
25. jul 2018.
Broj 4

Eksterni troškovi drugi deo

Tema broja

Eksterni troškovi (drugi deo)

Putnički saobraćaj

Ako se posmatra analiza srednjih eksternih troškova putničkog saobraćaja, vidi se da privatni automobili ostvaruju oko 87 eura na hiljadu putničkih kilometara, autobusi znatno manje (oko 38 eura), dok železnica ostvaruje samo oko 20 na hiljadu putničkih kilometara (4,4 puta manje od automobila).

Prosečni troškovi putničkog saobraćaja su niži u vazdušnom saobraćaju (oko 48 eura na 1000 putničkih kilometara) nego u drumskom saobraćaju.

Robni saobraćaj

Prosečni eksterni troškovi vazdušnog robnog saobraćaja (250 eura na 1000 tonskih kilometara) su srazmerno viši od ukupne vrednosti za sve druge vidove saobraćaja. Odgovarajuća brojka za drumski saobraćaj je 88 eura na 1000 tonskih kilometara, dok železnica ostvaruje samo 19 eura na 1000 tonskih kilometara (tj. 1/5 prosečnih troškova drumskog saobraćaja).

Kada se zakrčenje uključi u jednačinu, ukupni eksterni troškovi saobraćaja iznose skoro 10% evropskog BDP

Zakrčenje nastaje samo kao eksterni trošak kod vidova saobraćaja u kojima korisnici donose nezavisnu odluku da koriste infrastrukturu bez uzimanja u obzir posledica za druge korisnike.

Polazne prognoze za 2010.

• Eksterni troškovi (isključujući zakrčenje) će porasti za 42% između 1995. i 2010. (bez promene u tekućoj politici)

• Povećanja će biti veća u drumskom i vazdušnom saobraćaju

• Povećanje prosečnih troškova (isključujući zakrčenja) će biti manje istaknuto zahvaljujući povećanoj produktivnosti

Ukupni eksterni troškovi saobraćaja (bez zakrčenja), prema predviđanjima, treba da porastu za skoro 42% od 1995. do 2010. Ovo pogoršanje ima dva osnovna uzroka:

• povećanu potražnju saobraćajnih usluga

• i sve veću vrednost koja se pripisuje ekološkim štetama.

Povećanje će biti najznačajnije u drumskom i vazdušnom saobraćaju.

Ovakav scenario postaće realnost samo ako se ne preduzme nikakva akcija da se kanališu sadašnji trendovi rasta u različitim vidovima saobraćaja. Međutim, javnost ima pravo da očekuje da nadležni preduzmu korake i preokrenu na bolje ovakve razvoje.

Neuzimanje u obzir eksternih troškova koje stvaraju različiti vidovi saobraćaja vodi ka značajnim poremećajima koji potkopavaju jedinstveno tržište i stvaraju i druge poremećaje ravnoteže prouzrokovane razlikama u propisima za zaposlene i nepoštovanjem tih propisa, kao i tehničkih i operativnih pravila.

ŽELEZNIČKI INFORMATOR

IZDAVAČ

„Železnice Srbije“ ad
Medija Centar
Nemanjina 6, Beograd

KONTAKT

011/361-83-44
medija.centar@srbrail.rs

PRIPREMA

Medija centar

www.zeleznicesrbije.com

ukoliko se ne preduzme akcija da se sadašnji trend preokrene sprovođenjem saobraćajne politike koja će u potpunosti uzeti u obzir stvarne eksterne ekološke troškove i uvesti skup instrumenata koji će ih smanjiti (prvo i najpre kroz internalizaciju). Ukoliko se ovako ne uradi, ovaj problem će se samo preneti nerešen na buduće generacije, što nije ni politički ni, sasvim prosto, etički prihvatljivo.

Potrebna je hitna akcija da se ispune politički društveni i privredni zahtevi u vezi sa zaštitom okoline

Ključni elementi politike u cilju korigovanja ravnoteže na saobraćajnom tržištu

Prekogranična saobraćajna politika predviđena za umanjenje ekološke štete treba da obezbedi sledeće:

• opitimalno korišćenje svih vidova saobraćaja uz primenu svih mogućih metoda intermodalne saradnje;

• rapidnu internalizaciju eksternih ekoloških troškova za sve vidove saobraćaja u isto vreme, u skladu sa jedinstvenim kriterijumima. Za vreme tranzicionog perioda, treba opravdano obezbediti finansijsku pomoć za vidove koji su manji zagađivači da bi se predupredili eventualni poremećaji na jedinstvenom tržištu;

• uvođenje čitavog niza instrumenata da bi se uzeli u obzir eksterni troškovi na takav način da se favorizuju više ekološki prijateljski vidovi i uspostavi nova ravnoteža u razvoju različitih vidova;

• postizanje vitalnog cilja nultog sveukupnog uticaja u odnosu na obavezne promene, što znači da povećanja troškova za određene vidove treba da se nadoknade smanjenjima u drugim oblastima (poreske dažbine, doprinosi za socijalno osiguranje). Na taj način, ove mere će ponuditi dvostruku dividendu u pogledu ekološke zaštite i niže takse za kompanije i pojedince, što čak može i da podstakne konkurentnost u evropskoj privredi.

Istovremena internalizacija troškova za sve vidove saobraćaja

Internalizacija treba da se zasniva na uporedivim vrednostima eksternih troškova za svaku saobraćajnu jedinicu i vid saobraćaja. Vrednosti date u studiji INFRAS/IWW mogu se prilagoditi specifičnim kontekstima (npr. gradski ili međugradski saobraćaj). One će se koristiti kao reperi za utvrđivanje naknada za pristup infrastrukturi u skladu sa principom utvrđivanja cena marginalnih društvenih troškova, za šta se zalažu ekonomisti, a što podržavaju i evropske institucije. Ove naknade za pristup treba da se uvedu istovremeno za sve vidove saobraćaja, tako da ne dođe do pojačanih deformacija koje potkopavaju jedinstveno tržište. Posebno, bilo bi nezamislivo da se poveća hendikep koji trpe železnička preduzeća, koja već plaćaju naknadu za pristup infrastrukturi, za razliku od većine njihovih drumskih konkurenata.

Ključni koraci ka ekološki prihvatljivoj saobraćajnoj politici su:

Istovremena primena utvrđivanja cena marginalnih društvenih troškova u svim vidovima saobraćaja

Ekonomska filozofija o kojoj govori Grupa na visokom nivou Evropske komisije (osnovana posle donošenja Bele knjige 1998.) zalaže se za utvđivanje cena infrastrukture na osnovu marginalnih društvenih troškova kao optimalno rešenje da se obezbedi da javnost uopšte dobije maksimalne koristi od celokupne saobraćajne infrastrukture (isti sistem primenjen kod svih vidova saobraćaja).

Marginalni društveni troškovi obuhvataju dva elementa: marginalne troškove eksploatacije i održavanja infrastrukture i marginalne troškove koje prouzrokuje šira javnost.

Marginalni troškovi koje prouzrokuje šira javnost moraju da se kanališu uz korišćenje najpouzdanijih naučnih studija koje stoje na raspolaganju, sa proverama da se obezbedi da će dobijene vrednosti pomoći da se suzbiju dugoročni nivoi zagađenja (prvi primer za to je studija INFRAS/IWW). Prema tome, prema logici utvrđivanja cena marginalnih društvenih troškova, teška drumska vozila treba da se oporezuju po pređenom kilometru. Ovo je svakako ono što je predložila Grupa na visokom nivou Evropske unije.

U očekivanju uvođenja utvrđivanja cena marginalnih društvenih troškova, druga po redu opcija koju preporučuje ekonomska teorija je da se obezbedi pomoć vidovima saobraćaja koji najmanje prouzrokuju zagađenja naporedo sa uštedama koje oni ostvaruju u eksternim troškovima. Ovo bi obuhvatilo sistematsku primenu ekološke pomoći koja je već obezbeđena u čitavom nizu zemalja, i, u nekim slučajevima,

valorizovana od strane Evropske komisije na osnovu izveštaja od država članica. Istaknut primer za ovo je program pomoći železničkom robnom saobraćaju u Danskoj.

Švajcarska nudi jedan primer smele, prelomne politike u tom pogledu. Švajcarsko stanovništvo je glasalo na referendumu da se dodele prihodi od takse na teške kamione za prevoz robe zasnovane na rastojanju (plus deo prihoda od takse VAT) za Fond nacionalne infrastrukture koji je osnovan za finansiranje trans-alpskih prelaza, mreže železnica 2000., mere protiv buke i veze sa evropskim železničkim mrežama veliki brzina. Pored toga ova politika ima podršku i od institucija EU, kao deo sporazuma potpisanog od strane Evropske unije i Švajcarske.
Zadatak s kojim se suočavaju evropske železnice je da učine prevoz železnicom atraktivnijim, što će predstavljati podršku naporima ka razvijanju održive mobilnosti.
Železnice članice UIC i CER (železnice EU) odlučile su da igraju znatno veću ulogu nego što je to sada slučaj u preuređenom multimodalnom saobraćajnom sistemu koji omogućuje optimalno korišćenje svakog vida saobraćaja. Prioritetni ciljevi za sve one koji su uključeni u razvoj železničkog saobraćaja (železnice, UIC, CER, proizvođači ujedinjeni pod pokroviteljstvom UNIFE) treba da stvore sistem koji će biti što je moguće efikasniji i da u njega unesu sveže komercijalne aspekte, uzimajući u obzir promene u očekivanjima korisnika, tržišta i društva uopšte. Na taj način, železnica bi mogla postati pokretačka sila koja će unapređivati održivi razvoj.