



ŽELEZNIČKI **INFORMATOR**

15. jun 2018.

Broj **3**

Eksterni troškovi prvi deo



Tema broja**Eksterni troškovi
(prvi deo)****Eksterni troškovi
Prvi deo**

Železnica predstavlja jedan od najsigurnijih i ekološki najpodobnijih vidova saobraćaja i stoga, treba da bude na odgovarajući način tretirana prilikom utvrđivanja državne politike, odnosno saobraćajne politike i njene realizacije. Pri tome, potrebno je obuhvatiti sve aspekte proizvodnje transportne usluge, posebno eksterne i socijalne troškove i troškove zaštite životne sredine.

Ovo, pored ostalog znači da je iz državnog budžeta neophodno obezbititi jednaka sredstva za drumski i za železnički saobraćaj iz programa pomoći EU. Takođe, neophodno je uvođenje obaveze za korisnike infrastrukture da snose pun trošak za njeno korišćenje uključujući i eksterne troškove.



Preduslov za povećanje konkurentnosti prevoza železnicom je proširenje ponude fleksibilno i trajno poboljšanje pruženih usluga. Prusmeravanje teških kamiona na železnicu, u skladu sa primerom Švajcarske, kako bi se ograničio prevoz teškim kamionima u drumskom saobraćaju i time stvorila mogućnost za veći prevoz železnicom, predstavlja izazovne samo za železnicu, nego i za državne organe.

Usvajanjem pristupa koji podrazumeva da prevoznik treba da snosi punu cenu koštanja usluge, da se izvrši internalizacija eksternih troškova, doveo bi železnicu u znatno povoljniju finansijsku poziciju, ne samo kada je reč o njenom poslovanju, nego i drastično poboljšanje percepcije, odnosno položaja železnice od strane države, kada je reč o potrebi izdvajanja sredstava iz budžeta.

Šta su eksterni troškovi?

Ukratko, to su svi troškovi koje korisnik infrastrukture ne plaća. Kada potrošači odluče da kupe neki predmet ili pođu na put, oni ispituju cenu date opcije, porede je sa dobiti ili zadovoljstvom koje očekuju od tog predmeta ili putovanja. Na primer, ako neko želi da stigne od tačke A do tačke B, pre opredeljivanja za neki vid saobraćaja, razmatraće cenu (korišćenja javnog saobraćaja ili svojih privatnih kola) i kvalitet dobijene usluge. Pri tome, u ceni prevoza koji plaćaju, korisnici su voljni da prihvate čitav niz parametara (brzina, česta/redovna usluga, kvalitet, fleksibilnost itd.)

Međutim, potrošači robe ili usluga obično ne prihvataju pun račun za troškove koje njihova odluka nameće za društvo i okruženje.

- Ovi troškovi se definišu kao eksterni zato što se oni nereflektuju u ceni koju plaćaju korisnici i nisu činioći na tržištu.

ŽELEZNIČKI
ZI INFORMATOR
IZDAVAČ

„Železnice Srbije“ ad
Medija Centar
Nemanjinina 6, Beograd

KONTAKT

011/361-83-44

medija.centar@srbail.rs

PRIPREMA

Medija centar

www.zeleznicesrbije.com

- Glavni izvori eksternih troškova u oblasti saobraćaja su udesi, zakrčenje, zagađenje vazduha, buka i klimatske promene.

- Pojedinci koji koriste dati vid saobraćaja uglavnom, nisu svesni eksternih troškova koji se generišu i zaista je moguće da neki od ovih troškova nisu definisani, ali ove činjenice, izgleda, nisu svesni ni drugi prevoznici, a ponekad ni nadležni državni organi.

I pored toga, eksterni troškovi postoje i pošto ih ne pokrivaju strane koje su za to odgovorne, mora ih snositi društvo.

Glavni eksterni troškovi koji nastaju u oblasti saobraćaja

- **Udesi:** prilikom korišćenja saobraćajnih sistema dolazi do udesa, iz kojih proističe čitav niz troškova koji se samo delimično pokrivaju iz osiguranja protiv rizika (gubitak života, zdravstveno zbrinjavanje i invaliditet žrtava, gubitak proizvodnje itd.).

- **Zagađenje vazduha:** emitovanje zagađenih čestica, ugljen monoksida (CO), olova, isparljivih organskih smeša (VOC), azotnih oksida (NOX) i sumpordioksida (SO2), što je štetno za zdravlje, okruženje i zgrade,

- **Klimatske promene:** gasovi iz „staklene baštice“ (uglavnom ugljen dioksid CO₂) imaju trajan uticaj na klimu na zemlji, što dovodi do proširenja pustinjskih područja, povećanja nivoa mora, ozbiljne štete za poljoprivredu i drugih razornih ekoloških i zdravstvenih pratećih efekata.

- **Buka:** saobraćaj stvara buku, koja ima negativan uticaj na ljude na različite načine, prouzrokujući poremećaje, stresove i ozbiljnije zdravstvene probleme,

- **Zakrčenje:** sve više vozila se pridodaje već gustim saobraćajnim tokovima, posebno saobraćajnim tokovima privatnih automobila, čime se parališe sistem i dolazi do značajnih nepovoljnih posledica za sve korisnike. Zakrčenje čini celokupan saobraćajni sistem neefikasnim.

Zašto se mere eksterni troškovi?

Polazni korak ka smanjenju eksternih troškova je da korisnici saobraćaja budu svesni troškova koje drustvo ima zbog njihovog izbora vida saobraćaja.

Ono što je za nas značajno je, da šire gledano, izračunavanjem eksternih troškova koje stvara svaki vid saobraćaja, bilo u vidu ukupnih troškova ili prosečnih troškova po putničkom ili tonskom kilometru, nadležni državni organi imaju dragocen alat pomoću kojeg mogu da šalju signale tržištu i usmeravaju potrošače prema vidovima saobraćaja koji su ekološki zdraviji (sprovođenjem saobraćajne politike koja u potpunosti uzima u obzir ekološke aspekte).

Studija INFRAS/IWW uzima u obzir eksterne troškove nastale kao posledica:



- udesa, zagađenje vazduha,(uticaj na zdravlje, zgrade i okruženje), rizika koji prate klimatske promene, buke, zakrčenja,

- ostalih ekoloških sporednih efekti (uticaj na prirodu, odvojenost u gradskim područjima i uzlazno-silazni efekti koji proističu, na primer, iz proizvodnje električne energije).

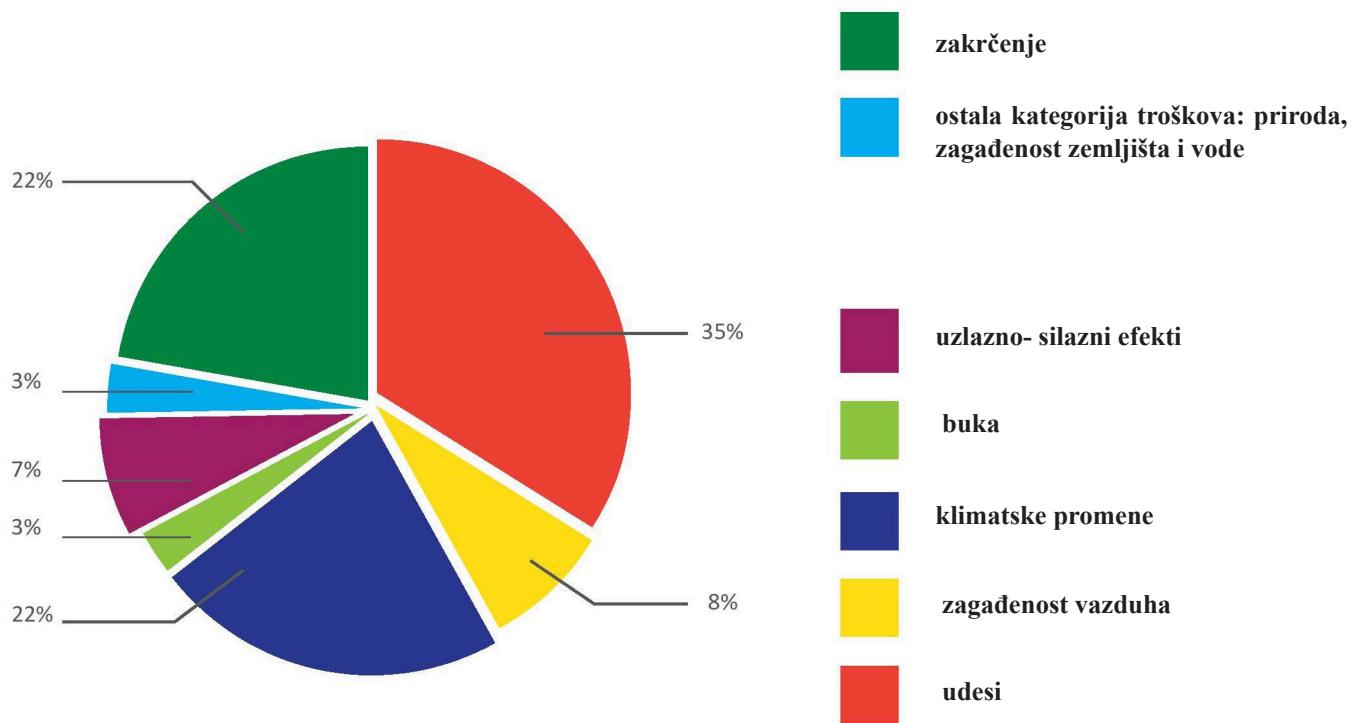
Razmatrani su svi vidovi saobraćaja: drumski (privatna kola, motocikli, autobusi, laka teretna vozila i teški kamioni), železnički (putnički i robni), vazdušni (putnički i robni) i vodeni saobraćaj (prevoz robe unutrašnjim vodenim putevima). Studija takođe pravi razliku između različitih funkcionalnih i geografskih kategorija (gradski i međugradski putnički saobraćaj, robni saobraćaj na kratkim i dugim relacijama, relacije).

Ključni nalazi studije INFRAS/IWW:

Ukupni eksterni troškovi za 2008. godinu u 27 evropskih zemalja iznose 510 milijardi evra, isključujući zakrčenje. Ukoliko se doda zakrčenje, troškovi iznose 660-760 milijardi evra, u zavisnosti da li se koriste niske ili visoke vrednosti zakrčenja. Nesreće, udesi, zakrčenja, klimatske promene i zagađenje vazduha predstavljaju 86% ukupnih troškova.

Studija INFRAS/IWW se ne bavi samo ukupnim eksternim troškovima. Ona izračunava i prosečne eksterne troškove za putnički i robni saobraćaj i dobijene vrednosti će biti korisne kao reperi, pošto one predstavljaju najbolje raspoložive procene za utvrđivanje ekoloških komponenti marginalnih društvenih troškova.

Ukupni eksterni troškovi saobraćaja za 2008. godinu



U ovom broju smo prikazali podatke iz poslednje studije iz 2008. godine a u narednim brojevima, dok budemo obradjivali ovu temu, predstavićemo novije podatke ove studije o eksternim troškovima.