

ვალერიან ხარიტონაშვილი,

სტუ-ს პროფესორი

ნინო ჭიჭინაძე,

სტუ-ს დოქტორანტი

რეზიუმე

* * * * *

საავტომობილო ტრანსპორტზე ექსტერნალის ანალიზისა და მათი შემცირების მიმართულებების დამუშავებული კლასიფიკაცია გვიჩვენებს, რომ მოსახლეობის მობილობის განვითარება უნდა განხორციელდეს პირადი სატრანსპორტო საშუალებებით მობილობის შეზღუდვით, მსხვილ ქალაქებში სატრანსპორტო პოლიტიკა უნდა განისაზღვროს არა ავტომობილების შესაძლო რაოდენობის პროგნოზირებით, არამედ ქალაქების განტვირთვა უნდა განხორციელდეს ავტომობილიზაციის პროცესის ისეთი მართვით, რაც უზრუნველყოფს ექსტერნალის შემცირებას, რეგიონებში მოსახლეობის პერსპექტიული დასაქმების და ქალაქში ავტომობილების რაოდენობის საგზაო ქსელის შესაძლო გამტარუნარიანობის შესაბამისობის გათვალისწინებით, რაც შესაძლებელია სატრანსპორტო გადასახადების სისტემის რეგულირებით, ექსტერნალის ინტერნალიზაციით, რისთვისაც საჭიროა დამუშავებულ იქნეს ექსტერნალის შეფასების მეთოდები.

საკვანძო სიტყვები: საავტომობილო ტრანსპორტი, ექსტერნალი, ავტომობილიზაცია.

The Analysis of an Eksternalis on the Motor Transport

V.Kharitonashvili,

N.Chichinadze

Summary

The analysis of an eksternalis on the motor transport and an assessment developed classifications the direction of their decrease shows that ravity mobility of the population it has to be carried out by restriction of use of personal vehicles, the transport policy in the large cities has to be formed not on the forecast of possible number of cars at the population in the future, and on management of automobilization processes that will provide decrease in an eksternaliya, taking into account reduction in compliance of number of cars in the city of capacity of a street road network perhaps by change by regulation of system of transport taxes for what it is necessary to develop eksternalis assessment methods.

Keywords: road transport externalities, motorization.

ევროკავშირის პოლიტიკის ფორმირების პროცესში ავტოსატრანსპორტო პრობლემების განსჯისას უფრო და უფრო ხშირად წამოიჭრება ცნება "გარე დანახარჯები", რომელიც წარმოიქმნება როცა საზოგადოების ერთი ნევერის საქმიანობის შედეგად არ არის უზრუნველყოფილი ამ საქმიანობის ნეგატიური გავლენის გათვალისწინება სხვისი საქმიანობის კეთილდღეობაზე. ყველა სახის საქმიანობას, რომელიც იყენებს საზოგადოებრივ სიკეთეს (გარემო რესურსები, საგზაო ქსელი) თან სდევს ექსტერნალური ეფექტები. გარე ეფექტი (ექსტერნალი - ექტერნალიტიეს) წარმოიქმნება საბაზრო ოპერაციებში, მაგრამ არ აისახება საბაზრო ფასებში. ყველა გარე ეფექტი იწვევს რესურსების არარაციონალურ განაწილებას და თავის ასახვას პოულობს საზოგადოებრივი სარგებლის დანაკარგებში [1].

უკანასკნელ წლებში, მრავალ ქვეყანაში დაისახა ღონისძიებები სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის დაფინანსების მიზნობრივი წყაროს ახალი მოსაკრებლებისა და გადასახადების სახეებით. ინვესტიციების დაფინანსებისათვის ფართოდ იყენებენ მომხმარებლისაგან პირდაპირ მოსაკრებელს, რაც იძლევა სასურველ სოციალურ-ეკონომიკურ უკუგებას. სატრანსპორტო ინვესტიციების დაფინანსება „გამომყენებელი იხდის“ პრინციპის სამართლიანი განხორციელება უნდა მოხდეს გადაზიდვებზე მომსახურების დანახარჯების განსაზღვრით და სატრანსპორტო სისტემის ჯამური სატრანსპორტო დანახარჯების მინიმიზირებით „გარე დანახარჯების“ გათვალისწინებით [2].

საავტომობილო ტრანსპორტის ექსპლუატაციისას ადგილი აქვს შიგა და გარე დანახარჯებს. შიგა დანახარჯები - თანხა, რომელსაც იხდის ავტომობილი ავტოსატრანსპორტო... საშუალებების (ას) ექსპლუატაციისათვის. გარე დანახარჯები - სოციალურ-ეკონომიკური დანახარჯები, რომელიც დაკავშირებულია გარემოზე და მოსახლეობის ჯანმრთელობაზე საავტომობილო ტრანსპორტის ნეგატიურ გავლენასთან. ამასთან ას საშუალების მფლობელი არ ანაზღაურებს საზოგადოებაზე მიყენებულ სოციალურ-ეკონომიკური ზარალს, რომელიც გამოწვეულია საფრთხეებით.

ეკონომიკურ მეცნიერებაში დამკვიდრდა დამოუკიდებელი სამეცნიერო მიმართულება, რომელიც შეისწავლის ავტოტრანსპორტის ექსტერნალს. ცნობილ კვლევებში გამოყოფენ ავტოტრანსპორტის შემდეგი სახის ექსტერნალურ ეფექტებს: მინათსარგე-

ბლობაზე გავლენა; პარკირებაზე დანახარჯების გადაუხდელობა; საგზაო საცობები; ჰაერის დაბინძურება; საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების (სსშ) რისკი; მიწის ღირებულება; ინფრასტრუქტურული გარე ეფექტები; წყლის დაბინძურება; საგზაო მოძრაობის რეგულირება; ბარიერის ეფექტი; ხმაურით დაბინძურება; ტრანსპორტის სხვადასხვაგვარობის გავლენა; ნარჩენები.

რადგან ინდივიდი არ არის დაინტერესებული გარე უარყოფითი ეფექტების შემცირებაში, საჭიროა მათზე პრევენციული ღონისძიებების გატარება. განვითარებულ ქვეყნებში საავტომობილო ტრანსპორტის სახელმწიფო რეგულირება ხორციელდება ორი მიმართულებით: სსშ-ისა და ეკოლოგიური გარე უარყოფითი ეფექტების მინიმიზირებით, გამონაკლისად სტანდარტების დადგენით და პირადი ტრანსპორტით მგზავრობაზე მოთხოვნის მართვით (გზებზე ტრანსპორტის რაოდენობის რეგულირება).

იმ შემთხვევაში, როდესაც ავტომობილიზაციის პროცესის მართვა არ ხორციელდება საავტომობილო ტრანსპორტის მდგრადი განვითარების მიმართულებით, ამის შედეგად საგზაო ქსელის გამტარუნარიანობის დეფიციტის ქალაქში ვლინდება მრავალრიცხოვან საცობებში, სსშ-ის შედეგად ტრამვატიზმში, გარემოს ნეგატიურ ეკოლოგიურ მდგომარეობაში და საზოგადოებრივი ტრანსპორტის დეგრადაციის პირობებში.

საავტომობილო ტრანსპორტის ფუნქციონირების საჭირო ელემენტი - საავტომობილო გზები იქმნება, როგორც საზოგადოებრივი სიკეთე. მრავალ ადგილას მოძრაობის ინტენსიურობა წინააღმდეგობაში მოდის საგზაო ქსელის გამტარუნარიანობასთან. დაუტვირთავი უფასო გზა გარდაიქმნა უფასო დატვირთულ გზად - საერთო ხელმისაწვდომ რესურსად თავისი პრობლემებით, რომელიც თან ახლავს მოცემულ სახის სიკეთეს.

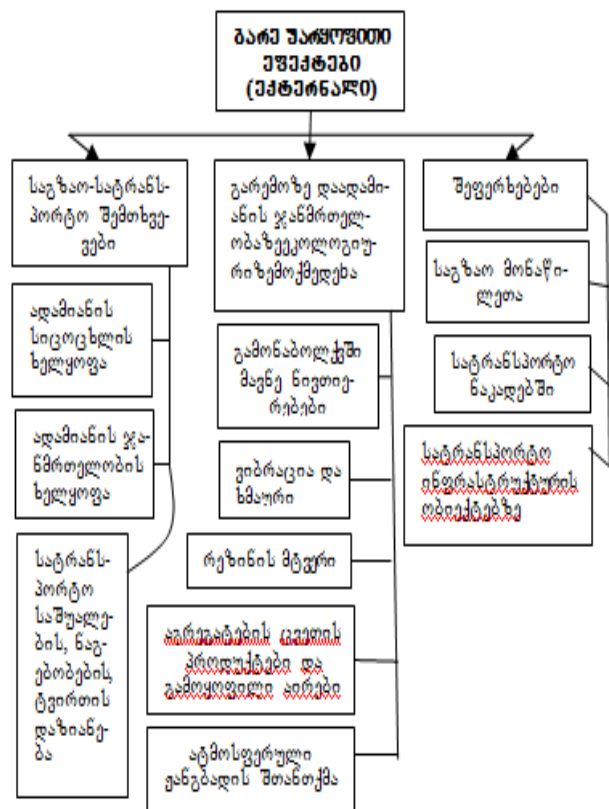
საქართველოში საავტომობილო ტრანსპორტის საექსპლუატაციო მახასიათებლები გაცილებით დაბალია ვიდრე სხვა ეკონომიკურად განვითარებულ ქვეყნებში, რაც დაკავშირებული ას საშუალებების გაზრდილ საექსპლუატაციო ვადებთან და შესაბამისად მათ ტექნიკურ მდგომარეობასთან, მოხმარებული სანავისა და სათადარიგო ელემენტების დაბალ ხარისხთან. საავტომობილო ტრანსპორტის საიმედოობის, ეფექტური ექსპლუატაციისა და მოძრაობისა და ეკოლოგიური უსაფრთხოების გაზრდის პრობლემა მოითხოვს გადაუდებელ გადაწყვეტას, რისთვისაც საჭიროა უდიდესი კაპიტალდაბანდებები, რაც შეუძლებელია უახლოეს პერიოდში.

გარე დანახარჯების ტოლფასი გადასახადების შემოღების შემთხვევაში უზრუნველყოფილ იქნება ისეთი ზემოქმედების ფაქტორებით, როგორიცაა გარემოს დაბინძურება მავნე ნივთიერებებით, ხმაურით, სსშ-ით და ა.შ. გამოწვეული შედეგების სოციალური დანახარჯების სრული ანაზღაურება. ასეთი გადასახადების შემოღება ნიშნავს პრინციპის “დამაბინძურებელი იხდის” განხორციელებას, რაც

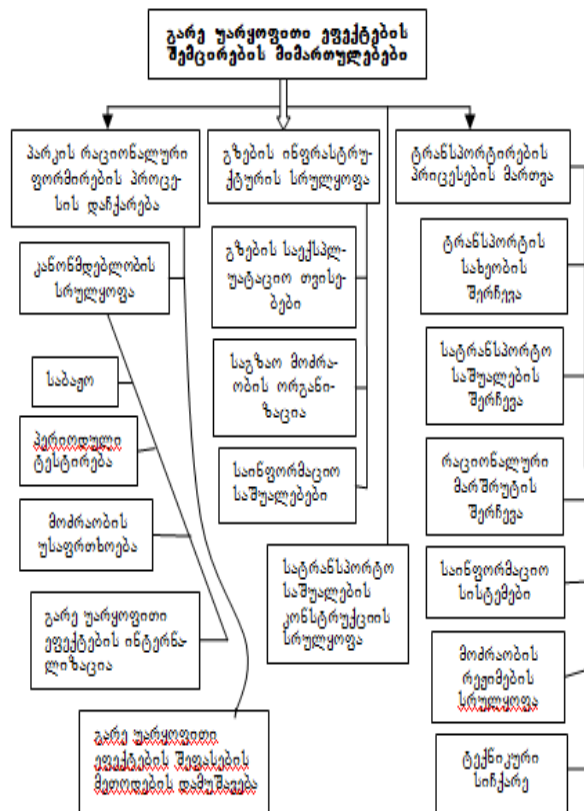
შეესაბამება სატრანსპორტო სექტორში ევროკავშირის მიერ რეალიზებულ სამართლიანი და ეფექტური ფასნარმოქმნის პოლიტიკას. დანახარჯებისა და შედეგების ანალიზი შეიძლება გამოყენებულ იქნეს როგორც ინსტრუმენტი მართვადი გადაწყვეტილების მისაღებად. აღნიშნულიდან გამომდინარე, გარემოს დაბინძურებით და საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებით (სსშ) საზოგადოებაზე მიყენებული ფაქტორები დანახარჯების შეფასების მეთოდების სრულყოფა წარმოადგენს კვლევის მნიშვნელოვან ობიექტს.

სატრანსპორტო პოლიტიკის მთავარი ასპექტის ფორმულირება, სატრანსპორტო მომსახურების „გარე დანახარჯების“ რეგულირების საკითხი და მათი გათვალისწინება მთლიან სატრანსპორტო დანახარჯებში წარმოადგენს აქტუალურ ამოცანას.

საავტომობილო ტრანსპორტზე გარე უარყოფითი ეფექტების კლასიფიკაცია მოცემულია ნახ.1-ზე, ხოლო მათი შემცირების მიმართულებების კლასიფიკაცია - ნახ.2-ზე.



ნახ. 1. გარე უარყოფითი ეფექტების კლასიფიკაცია



ნახ. 2. გარე უარყოფითი ეფექტების შემცირების მიმართულებების კლასიფიკაცია

საავტომობილო ტრანსპორტის გარე დანახარჯების შემცირება შესაძლებელია ას საშუალებების პარკის რაციონალური ფორმირების პროცესის დაჩქარებით, შეფერხებების შემცირებით,

საგზაო ქსელის ცალკეული ელემენტების ნაწილობრივი რეკონსტრუქციის ღონისძიებების რეალიზაციით: გაზაფხარდინების, უსაფრთხოების კუნძულების გადადგმარება, ავტობუსების გაჩერებების მოწყობით; საგზაო მოძრაობის ორგანიზაციის ტექნიკური საშუალებების დაყენებით (ნიშნები, შეუნიშნები, მონიშვნები); საგზაო მოძრაობის ავტომატიზებული სისტემების რეალიზებით, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მოძრაობის სოციალურად ორიენტირებული გრაფიკებით; აგრეთვე სხვა დასხვაგვარი შეზღუდვებით (სიჩქარის, ცალკეული სახის ტრანსპორტით მოძრაობა) და სხვადასხვა ღონისძიებების გამოყენებით (მოძრაობის ზოლში ტრანსპორტის გაჩერება და დგომა).

საგზაო მოძრაობის ორგანიზაციის ღონისძიებებმა შესაძლებელია გაზარდოს ან შეამციროს ზიანი და გარე დანახარჯები, რომელიც ადგება გარემოს და მოსახლეობის ჯანმრთელობას. გარე დანახარჯების შემადგენლობაზე პირდაპირ ან ირიბად მოქმედებს საგზაო მოძრაობის ორგანიზაცია, რომლის ცვლილება გათვალისწინებულ უნდა იქნეს ასეთი ღონისძიებების განხორციელების მიზანშეწონილობის განხილვისას.

თანამედროვე საზოგადოება მოითხოვს სატრანსპორტო სისტემებისაგან მომსახურების ხელმისაწვდომობის საჭირო ღონის ამაღლებას, რაც ფიზიკურად შესაძლებელია სატრანსპორტო ქსელის სრულყოფით, ხოლო ეკონომიკურად - სატრანსპორტო სისტემების ეფექტური ფუნქციონირებით და საზოგადოების განვითარების სოციალურ მაჩვენებელზე ორიენტირებით.

სატრანსპორტო სისტემების განვითარება შეუძლებელია საავტომობილო ტრანსპორტის ნეგატიური შედეგების აღმოფხვრისა და მის მიერ შექმნილი პრობლემების გადაწყვეტის გარეშე. შეიძლება გამოყოფილ იქნეს საავტომობილო ტრანსპორტის ძირითადი პრობლემები, რომელთა გადაწყვეტის გარეშე შეუძლებელია მისი ეფექტური განვითარება: საავტომობილო ტრანსპორტს მნიშვნელოვანი გავლენა გარემოს დაბინძურებაზე; ნავთობპროდუქტების გაზრდილი მოხმარება; საგზაო ქსელის განვითარება; საგზაო მოძრაობის ორგანიზაცია; ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური მომსახურებისა და რემონტის, უტილიზაციის პროცესების ორგანიზაციის სრულყოფა; ტრანსპორტზე განახლებადი ენერგიის წყაროების გამოყენება. სატრანსპორტო ქსელის გაფართოებასთან ერთად არანაკლებ აქტუალურია არსებული საგზაო ქსელის მოდერნიზაციის აუცილებლობა გამტარუნარიანობისა და მოძრაობის უსაფრთხოების მიზნით. მნიშვნელოვანი რეზერვებია საგზაო მოძრაობის ორგანიზაციის სრულყოფაში. ამრიგად, მნიშვნელოვნად დიდი რაოდენობის სუბიექტების მქონე სატრანსპორტო სისტემების ეფექტური მუშაობისათვის საჭიროა გამოყენებულ იქნეს ლოგისტიკური პრინციპები.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. Bruno De Borger, Stef Proost. Reforming Transport Pricing in the Euroean Union: a Modeling Aproach. Bodmin, 2002. p.424.
2. Глобальный план осуществления “Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 гг. Резолюция 64/2551, принятой Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций. <http://www.who.int/roadsafety/decade>