

## **Америка должна начать регулировать дорожное движение!**

В чем ошибки транспортной политики США и как их исправить – мнение «The Wall Street Journal».

В США на транспорт тратят около 170 миллиардов долларов в год. И планируют тратить еще больше, чтобы модернизировать обветшалую транспортную инфраструктуру. Но, по мнению «The Wall Street Journal», пришло время остановиться и подумать: «Потому что сегодня мы не только тратим мало, но и тратим не слишком умно».

- США нужна четкая транспортная политика, - пишет Роберт Пуэнтес (Robert Puentes), специалист в области государственных стратегических программ Brookings Institution's Metropolitan Policy Program. - Сейчас миллиарды долларов уходят в никуда: они не способствуют достижению наших экономических, политических или экологических целей. Эти инвестиции не решают ни одну из большого количества сложных проблем, которые имеют решающее значение для благосостояния нации.

Экономика США с боем выбирается из кризиса, и ее довольно противоречивы. С одной стороны, страна хочет быть энергетически независимой. Кроме того, США стремится увеличивать экспорт, а граждане страны хотят большей мобильности. Но, с другой стороны, все это приведет к увеличению числа грузовиков на дорогах и никак не уменьшит энергозатраты.

Роберт Пуэнтес опубликовал в «The Wall Street Journal» своеобразный транспортный манифест под названием «Двигайся! / Move It!». Он уверен, что государству нужен новый подход к решению транспортных проблем. Итак,

### **Move It!**

Транспорт должен служить американской экономике. Мы должны объединить усилия государственного и частного секторов, чтобы упростить перемещение грузов, сократить выбросы углекислого газа, внедрить инновационные технологии в повседневную жизнь и обеспечить людям простоту и удобство поездок.

Мы делаем большую работу по строительству новых дорог, но пришло время задуматься, куда они нас приведут. Давайте подумаем, какие цели перед нами стоят, и как транспортная политика может – нет, должна! - быть пересмотрена для их достижения.

### **Повысить экспорт**

Для оздоровления экономики США должны стать более ориентированными на экспорт. Но сейчас дороги страны не созданы для этого.

Особенно это касается мест пересечения границ. Наши переходы на границах с Мексикой и Канадой обычно забиты машинами, и это мешает торговому потоку.

Без общей с этими странами стратегии мы будем дублировать усилия и расходы. США, Канада и Мексика должны вместе изучить потребности транспортной инфраструктуры на сухопутных границах и вдоль коридоров, которые связывают наши страны.

Необходимо сотрудничество: между странами, а также между федеральным правительством, местными властями, грузоперевозчиками и грузоотправителями.

Нам нужен всесторонний план, который определял бы оптимальные способы транспортировки грузов.

План может определить наиболее важные коридоры для перевозки, целевые инвестиции для повышения качества и безопасности дорог. Это может означать как строительство новых магистралей, так и реорганизацию существующих, например, выделение специальных полос для грузовиков.

## **Стать «зеленее»**

На новом этапе развития американской экономики транспорт должен стать более экологичным, чтобы сохранить чистоту воздуха, дать нам больше энергетической независимости и стимулировать развитие предпринимательства в сфере «зеленых» технологий.

Тем не менее, США очень медленно продвигается в решении этой проблемы.

Администрация Обамы к 2015 году хочет видеть на дорогах 1 000 000 электромобилей.

Цель амбициозная, но необходимая.

Но что же мы видим сегодня? В стране всего 1000 общественных зарядных станций. И кто из водителей захочет инвестировать в новый автомобиль, не будучи уверенным, что сможет его зарядить в любой точке страны?

Проблема заключается в том, что не разработаны нормативы для станций подзарядки: никто не знает, как они должны выглядеть и по каким правилам работать. Государственный и частный сектор должны вместе решать этот вопрос.

Существуют и нормы, мешающие нам стать «зеленее»: правила, регулирующие бюджетное финансирование, которые дают преимущество строительству скоростных магистралей перед общественным транспортом.

Так, проекты магистралей рассматриваются быстрее, обычно согласовываются проще и, что самое важное, на 80-90% финансируются из федерального бюджета.

Проекты, связанные с развитием городского общественного транспорта, подлежат строгой бюрократической процедуре, и федеральное финансирование составляет не более 50 %. Необходимо стимулировать города развивать общественный транспорт, а для этого требуется равное отношение ко всем транспортным проектам.

## **Внедрять инновации**

Сегодня существует множество доступных технологий, которые могут помочь сделать транспорт более комфортным и эффективным. Светофоры, регулирующие движение, которые управляются из единого центра и помогают оптимизировать потоки. Знаки переменной информации и динамические табло, которые предоставляют информацию о ближайшем автобусе или затруднении движения. Центры управления движением, которые контролируют инциденты на проезжей части и работают для разгрузки магистралей.

Все эти технологии могут помочь в решении множества проблем. С одной стороны, есть заторы, которые обходятся США в 200 миллиардов долларов ежегодно, учитывая снижение производительности и негативное воздействие на окружающую среду.

С другой стороны, более полное информирование водителей о плохой погоде и транспортной ситуации может помочь избежать аварий и уменьшить убытки.

Существуют и косвенные экономические выгоды от внедрения инновационных технологий: например, это стимулирует рост компаний, которые разрабатывают и производят электронные устройства.

Однако, скорость внедрения новых технологий на американских дорогах невелика. Только одна треть городских автобусов оборудована электронными системами контроля, позволяющими в режиме реального времени отслеживать передвижение по маршруту, и менее 1% всех автобусных остановок оборудованы электронными табло актуальной информации.

Одной из причин является то, что для городских муниципалитетов нет никаких реальных стимулов для внедрения нововведений. Они не получают бонусных бюджетов, если уменьшится число несчастных случаев или задержек на дорогах, или если пассажиры будут получать более полную информацию. Надо сказать, что не всегда инновации стоят дорого, и зачастую попытки сэкономить деньги весьма близоруки. Нам нужно менять подход, чтобы инновации и эффективность вознаграждались, и развивать государственно-частное партнерство.

### **Соединить работников и рабочие места**

Мы должны обеспечить людям возможность быстро и просто добраться до своих рабочих мест. Чем более мобильнее человек, тем больше у него возможностей на рынке труда. И это особенно важно в нынешнее сложное время.

Во многих районах нашей страны город и пригороды практически отрезаны друг от друга, поэтому жителям приходится тратить львиную долю своих доходов на содержание и эксплуатацию автомобилей.

Мы должны дать людям большую мобильность, что означает более широкий выбор транспорта. Правительство должно задуматься об этой проблеме.

Я считаю, что далеко вперед шел Лос-Анджелес. Согласно далеко идущим планам мэра Антонио Вилларайгоса (Antonio Villaraigosa), город значительно увеличит число автобусных маршрутов и расширит их географию, чтобы создать новые транспортные коридоры, объединяющие жилые и коммерческие районы. Городской сабвэй (Westside Subway) будет продлен до района Century City, одного из крупнейших центров занятости в стране.

Государство должно помогать подобным проектам, чтобы ускорить их реализацию. Еще одним шагом могло бы стать сотрудничество с банками: необходимо, чтобы они предоставляли кредиты на транспортные проекты, важные для всей страны. В целом нужен механизм, который привлекал бы инвестиции в транспортную инфраструктуру.

Да, сегодня ставки слишком высоки: в условиях восстановления экономики важна финансовая ответственность. Но вложения должны не только приносить высокие доходы, но и работать на дело долгосрочного процветания. Поэтому даже во время финансовой строгости и сдержанности, мы должны помнить о глобальных целях.