

РЕЗУЛЬТАТЫ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ В РФ ДО 2030 ГОДА В СФЕРЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Анисимова А.И. (ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский университет ИТМО»)

Научный руководитель – к.э.н. Лебедева А.С.

(ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский университет ИТМО»)

В данной работе рассмотрены основные направления реализации Транспортной стратегии до 2030 года в РФ в сфере экологической безопасности. Проведен сравнительный анализ плановых показателей и фактически достигнутых результатов, реализованных мероприятий экологического назначения на транспорте.

Введение. Одной из проблем развития транспортной отрасли РФ на сегодняшний день является усиление негативного влияния транспорта на экологию. Автомобильный транспорт является основным загрязнителем воздушного бассейна крупных городов. Его доля в общих выбросах загрязняющих веществ по стране составляет 40 процентов. На данном этапе развития в стране необходимо обратить внимание на решения, которые принимаются для минимизации негативного влияния транспорта на окружающую среду. На государственном уровне разрабатываются соответствующие решения, однако многие из них остаются не реализованными.

Основная часть. В 1999 году был принят Федеральный закон «Об охране атмосферного воздуха». В то же время был создан проект постановления «Об использовании природного газа в качестве альтернативного топлива». В нем предлагалось перевести большую часть общественного и легкового транспорта на природный газ, а для этого должна быть создана соответствующая инфраструктура.

В 2008 году был разработан проект «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года». Одной из задач стратегии является снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду. Однако проект стратегии дважды претерпевал изменения и был утвержден лишь в 2018 году. Соответственно, в течение 10 лет ни одно из предлагаемых мероприятий не было инициировано на государственном уровне.

С учетом возникших проблем были сформированы прогноз и сценарные варианты социально-экономического развития транспортного комплекса Российской Федерации: базовый (консервативный) и инновационный вариант.

Опубликованный Минтрансом 13 июля Доклад о реализации Транспортной стратегии РФ до 2030 г. в отчетном 2019 г. показал, что проблемы, накопленные в сфере транспорта, не только не решаются, но и усугубляются. При этом задачи на будущее становятся все менее масштабными и не ориентированными на кардинальное решение нарастающих проблем. Более чем по половине показателей (47 из 84) целевые значения не были достигнуты – причем эти значения соответствуют базовому сценарию. Было достигнуто 3 цели из 6 установленных на этот период в Транспортной стратегии РФ. Это следует из доклада министерства транспорта РФ, опубликованного 13 июля на сайте ведомства. Финансирование расходов в сфере транспорта за счет средств федерального бюджета в 2019 году превысило 1 трлн рублей или 95% от предусмотренных назначений. Объем финансирования из федерального бюджета государственной программы «Развитие транспортной системы» («РТС») в 2019 году составил 979 млрд рублей. Одно из препятствий для достижения целей Транспортной стратегии – хроническое невыполнение планов по бюджетному финансированию. Финансирование расходов в сфере транспорта за счет средств федерального бюджета в 2019 г. составило 92,4 % от предусмотренных назначений. Сохраняется и проблема «смещенного на вторую половину года старта реализации инвестиционных проектов», что в большой степени связано

с несвоевременным выделением бюджетных средств. Несмотря на то, что эта проблема давно известна и упоминается и в отчете, такая ситуация повторяется из года в год. Примером так же может служить несвоевременная разработка планов: во втором квартале 2020 должны были быть созданы меры государственной поддержки экспорта энергетического водорода и разработка мер поддержки, стимулирующих внутренний спрос на водород, однако это произошло лишь в 4 квартале 2020 года.

В 10 областях в 2020 году введены налоговые послабления для электротранспорта. Главные сложности по запуску электричества как альтернативного вида топлива в России — дороговизна машин и отсутствие налаженной инфраструктуры зарядных станций, климат.

В 2012 году в России был принят закон «Об утилизационном сборе». Согласно этому закону, на новые и подержанные автомобили вводится сбор, который впоследствии будет израсходован на издержки, связанные с утилизацией автомобиля. Этому закону предшествовал утилизационный эксперимент — федеральная программа по утилизации автомобилей. Реализовывалась она в течение 2 лет с 2010 года. Согласно программе, граждане, пожелавшие избавиться от устаревших машин, получали скидку 50 000 рублей на приобретение нового автомобиля, произведенного в России. Программа находилась на стадии проекта и обсуждения уже в течение 9 лет. Затем программа была закрыта.

Покупки газомоторной техники государство продолжит субсидировать с помощью госпрограммы. С 2020 года налог на автомобили организаций и предпринимателей, осуществляющих грузовые и пассажирские перевозки в черте города, пригорода и на междугородних маршрутах, оборудованные для использования газа в качестве топлива, будет уменьшен. А именно, ставка налога на такие автомобили будет снижена на 50% от установленной ставки транспортного налога. Субсидии при переводе автомобиля на газ (метан) – 30% от стоимости переоборудования автомобиля; для автобусов – выполнение ряда условий и максимальный размер субсидий 1,19 млн рублей. Государство активно стимулирует интерес к использованию газа в качестве топлива. С 2014 по 2018 ежегодно выделяется 5 млрд. рублей для закупки оборудования для ЖКХ и транспорта, работающего на газу.

Выводы. Для перехода населения на экологичный вид транспорта необходимо создавать условия на уровне законодательства: льготы для владельцев электромобилей и общественный транспорт; повсеместное оснащение зарядными станциями; постепенное введение экологических зон; развитые транспортные системы для удобного перемещения велосипедистов, пешеходов и автомобилей на одной полосе; переход на использование биотоплива, а так же сопутствующие этому льготы; введение в эксплуатацию поездов с водородным двигателем. Однако, не только планирование данных мер должно способствовать реализации программ, главным критерием для развития является – своевременное и эффективное выполнение по срокам поставленных задач.

Анисимова А.И. (автор)

Подпись

Лебедева А.С. (научный руководитель)

Подпись