УДК 334.7(045)(420)

Е.О. Савченко

А.А. Москалёва

Савченко Е.О.*,
Москалёва А.А.**

Специфика функционирования транспортной системы Великобритании: политический аспект

*Савченко Евгений Олегович, кандидат политических наук, доцент, Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова
E-mail: evgene-o-savhenko@j-spacetime.com; savchenko_eugene@mail.ru

**Москалёва Анна Алексеевна, преподаватель кафедры «Иностранные языки-2» Финансового университета при Правительстве РФ
E-mail: anna-a-moskaleva@j-spacetime.com; a.moskaleva.a@gmail.com

В статье рассматривается специфика функционирования транспортной системы Великобритании и перспективы ее развития в современных условиях, которые характеризуются сохранением кризисных тенденций в экономике Европейского союза

Ключевые слова: транспортная система; управление транспортными системами; управленческие решения; транспорт; стратегия развития транспортной системы; Великобритания.

Транспортная система страны важна не только для обеспечения ее экономического и социального развития, но и территориальной целостности, поскольку высокий уровень транспортной связности является фактором укрепления национальной идентичности[1] (особенно это касается протяженных государств, в первую очередь России). Однако в настоящее время на Западе существует точка зрения, согласно которой влияние транспортной системы на экономический рост стало меньше[2]. В частности, это связывается с мировым финансовым кризисом 2008–2009 гг. и его до сих пор не преодоленными последствиями. Так, например, в Британии, где экономическая ситуация лучше по сравнению с остальной Европой, несмотря на имеющее место экономическое восстановление, все же продолжается рост бедности и снижение уровня жизни (так, в настоящее время представители некоторых групп населения не могут себе позволить приобретение даже льготных сезонных билетов на различные виды транспорта).

Учитывая, что в силу объективных и субъективных причин многие западные тенденции (в т.ч. и касающиеся развития транспортной системы) реализуются в России как в кратко-, так и долгосрочной перспективе, представляется актуальным изучение опыта Великобритании как одной из стран потенциального заимствования опыта.

На основании критериев видов транспорта можно выделить следующие подсистемы транспортной системы Британии (см. рис. 1–4):

- автотранспортная;
- железнодорожная;
- водная (не рассматривающаяся в данной статье подробно);
- воздушная.

[1] Marsden G., Docherty I. "Insights on Disruptions as Opportunities for Transport Policy Change." *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 51 (2013): 46–55.
[2] Goulden M., Ryleyb T., Dingwallc R. "Beyond 'Predict and Provide': UK Transport, the Growth Paradigm and Climate Change." *Transport Policy* 32 (2013): 139–147; European Union. *Europe in Figures. Eurostat Yearbook 2010*. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2010. PDF-file. <http://ec.europa.eu/eurostat/documents/3217494/5721265/KS-CD-10-220-EN.PDF/e47b231c-c411-4d4e-8cd6-e0257be4f2e6?version=1.0>.

В каждой из указанных подсистем перевозки выполняются частными фирмами – причем не только британскими, но и зарубежными (например, автотранспортные французской Transdev, воздушные – немецкой Lufthansa и т. д.).

Управление транспортной системой государства осуществляется на основе принципов приватизации (которая была проведена еще в первой половине 1990-х гг.[1]) и децентрализации. Имплементация последних началась во второй половине 1990-х гг. и продолжается в настоящее время[2]. Это привело к формированию четырех региональных транспортных систем, которые все менее связаны между собой т.е., по сути, в стране нет единой транспортной системы. Так, например, у Шотландии (транспортная система которой представлена на рис. 5 и 6) есть собственная транспортная стратегия (Scotland's National Transport Strategy), принятая еще в 2006 г., а транспортная политика определяется парламентом Шотландии.

Между тем, полномочия по формулированию транспортной политики в национальном масштабе остались за министерством транспорта и входящими в его состав иными ведомствами и органами, однако объем данных полномочий сохраняет тенденцию к снижению. Кроме того, как показывает практика, реализация формулируемого курса оставляет желать лучшего (т. е. достигнутые результаты не отражают поставленных целей). Так, например, обсуждаемые в обществе транспортные проекты либо не реализуются (строительство третье посадочной полосы аэропорта Хитроу), либо реализуются с существенными задержками (проект High Speed Rail 2 – HS2).

Несмотря на снижение объема полномочий, пока министерство транспорта продолжает оставаться ведущим актором, определяющим перспективы развития транспортной системы, однако его деятельность имеет ряд особенностей. Также следует отметить, что определенную роль играет и министерство по делам местного самоуправления – в сфере регулирования вопросов использования земли в отношении различных транспортных проектов[3].

Действия министерства транспорта подчинены текущему курсу правительства страны, т.е. транспортная политика является производной от общей политики кабинета министров, фактически определяемой министром финансов Джорджем Осборном и нацеленной на снижение государственных расходов. Это позволяет говорить о том, что развитие транспортной системы, требующее значительных инвестиций со стороны правительства как актора, имеющего значительные финансовые ресурсы, не является приоритетом нынешнего кабинета.

Предварительно можно говорить о том, что до конца десятилетия не следует ожидать существенных прорывов на данном направлении. Более того, учитывая, что особенностью функционирования транспортной системы является значительный временной промежуток от принятия решения до его реализации (например, при реализации крупного проекта), можно говорить о том, что текущая политика правительства в этой сфере не носит стратегического характера (исключением можно считать проект High Speed 2 по строительству высокоскоростной железнодорожной ветки между Лондоном и Бирмингемом, однако это объясняется тем, что он носит, прежде всего, политический характер).

Итак, деятельность министерства, которое теоретически отвечает за работу транспортной системы страны в целом, на практике сводится по большей части к предоставлению рекомендаций, которые не обязательны для выполнения. Кроме того, с точки зрения географического охвата деятельность министерства ограничена Англией, т. е. она не носит общенационального характера, что является одним из важных отличий по сравнению со странами континентальной Европы, территория государств которой в ряде случаев больше.

В задачи министерства транспорта Британии входят:

- рекомендации и финансирование местных органов власти Англии с целью поддержания и развития транспортной сети;
- инвестирование в дорожную сеть Англии и обеспечение ее работы;
- определение стратегического развития железнодорожной отрасли в Англии и Уэльсе;
- обеспечение автобусного сообщения в Англии;
- стимулирование использования транспортных средств с пониженным уровнем выбросов в атмосферу;
- выработка стратегии по функционированию водной и воздушной транспортных подсистем.

---

[1] Так, например, британские железные дороги были приватизированы в 1994–1995 г.

[2] Shaw J., McKinnon D., Docherty I. "Divergence or Convergence? Devolution and Transport Policy in the United Kingdom." *Environment and Planning C: Government and Policy* 27.3 (2009): 546–567.

[3] Подробнее см.: Department for Communities and Local Government. "National Planning Policy Framework." *Planning System.* London: DCLG, 2012. Government Digital Service, 27 March 2012. PDF-file. <https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/ attachment_data/file/6077/2116950.pdf>.

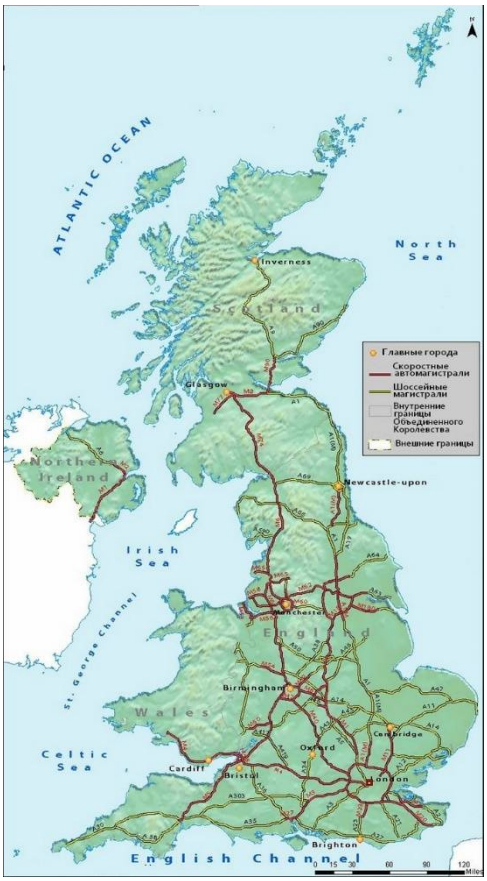

Рис. 1. Карта основных дорог Соединенного Королевства (с сайта mapsofworld.com)

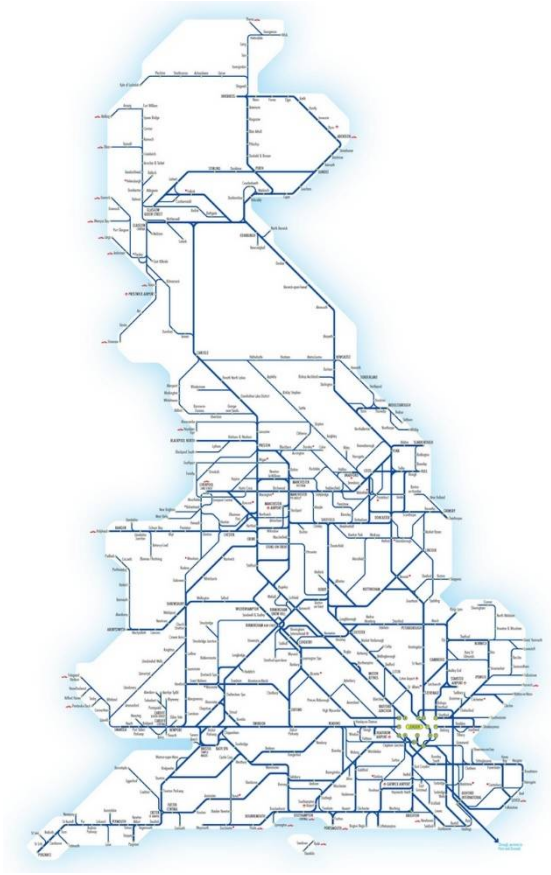

Рис. 2. Карта железных дорог Соединенного Королевства (с сайта http://www.nationalrail.co.uk/stations_destinations/maps.aspx)

Рис. 3. Автодороги Соединенного Королевства: а) карта; б) схема (с сайтов mapsofworld.com и maps-of-europe.net)

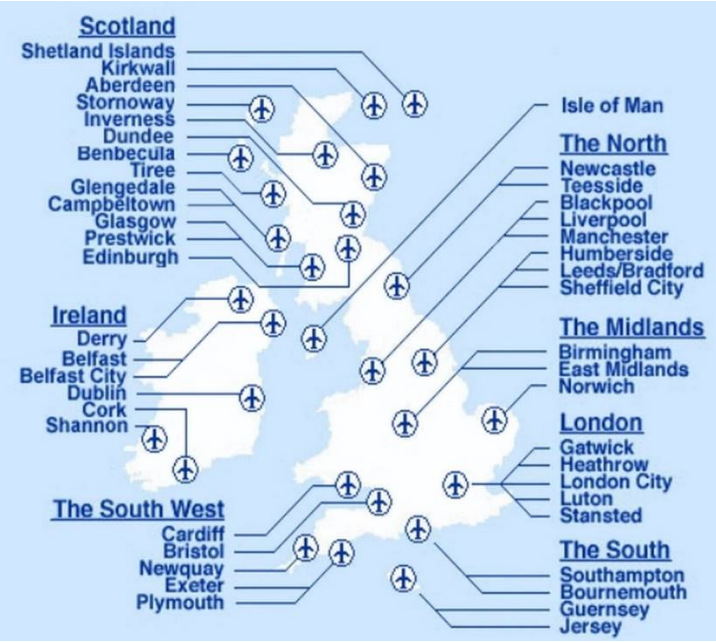

Рис. 4. Схема аэропортов Соединенного Королевства (с сайта http://www.europeansunholidays.co.uk/holiday-flights.html)

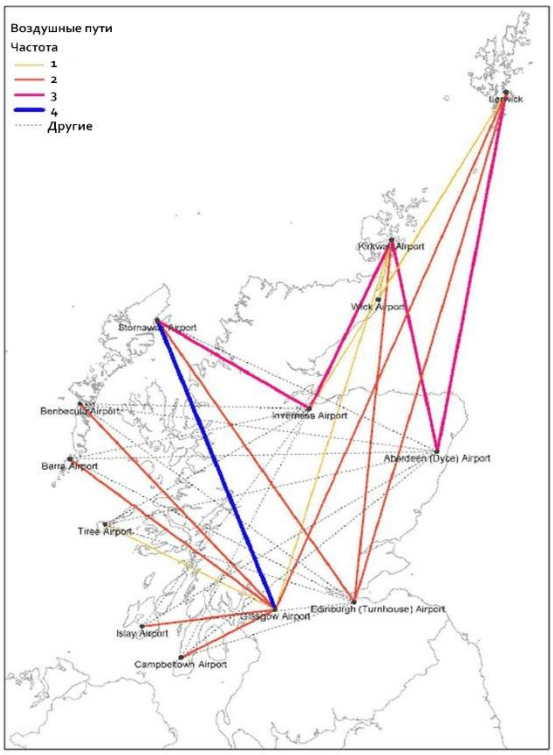

Рис. 5. Схема интенсивности внутренних воздушных сообщений Шотландии. С сайта Национального транспортного агентства Шотландии http://www.transport.gov.scot/report/j7106v1-04.htm

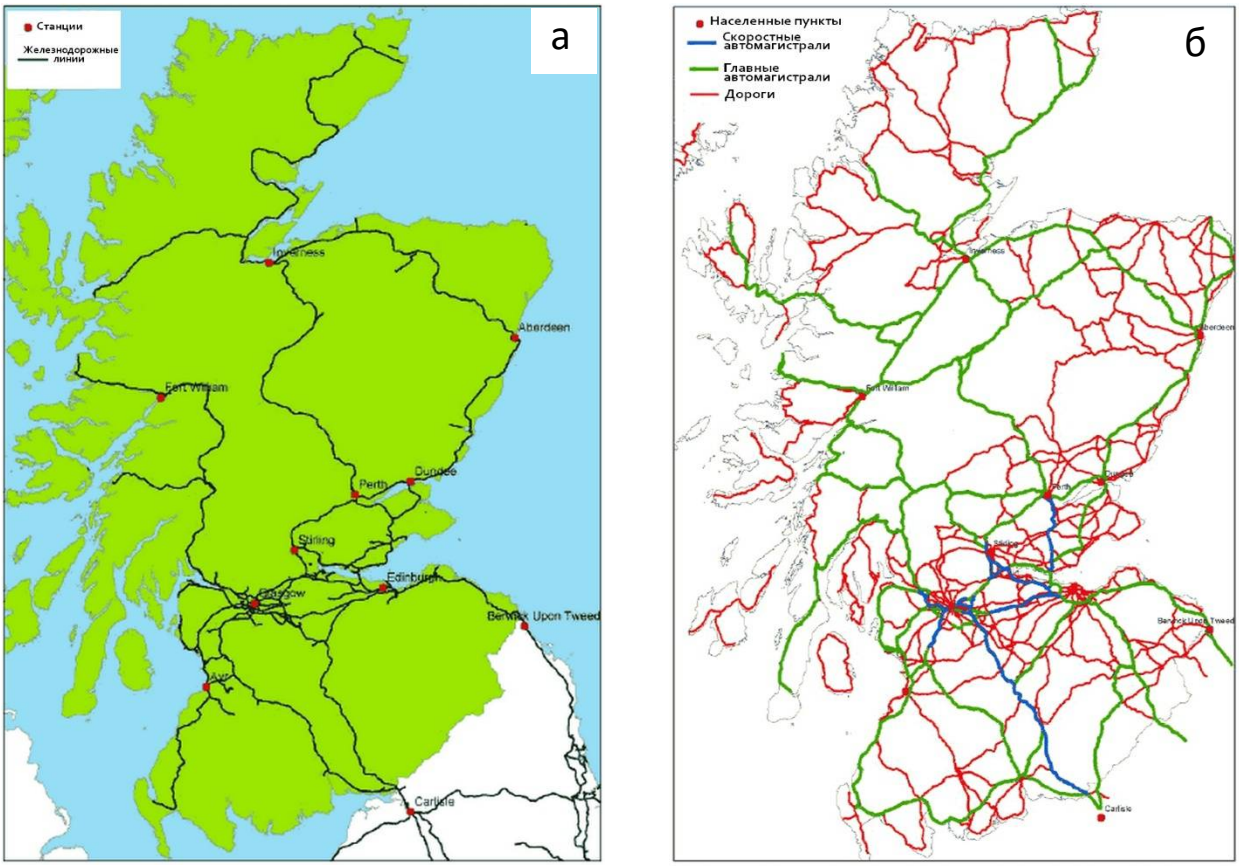

Рис. 6. Схема дорожной сети Шотландии: а) железных дорог, б) автомобильных дорог
С сайта Национального транспортного агентства Шотландии
http://www.transport.gov.scot/report/j7106v1-04.htm

Однако на практике видно, что есть проблемы с финансированием[1]. В номинальном выражении вплоть до периода 2009–2010 бюджетного года наблюдался рост госрасходов на транспорт, а после прихода к власти коалиционного правительства по итогам выборов 2010 г. они упали с 23 млрд фунтов в 2009–2010 бюджетном году до 18,7 млрд фунтов в 2012–2013 бюджетном году. С 2013–2014 бюджетного года виден рост, но в свете ухудшения экономической ситуации в мире, что, безусловно, окажет негативное влияние на экономику Британии, пока нельзя говорить о том, что данная тенденция носит устойчивый характер.

Указанные особенности политики правительства в отношении развития транспортной сферы обуславливают существенные различия в работе региональных транспортных систем, при этом очевидно, что наибольшие возможности есть у центров, обладающих значительными финансовыми ресурсами.

Соответственно, наиболее развитой является транспортная система Большого Лондона. Руководство столицы предпринимает попытки расширения таковой системы – так, например, ранее был представлен проект создания нового аэропорта в устье Темзы, однако пока его реализация в силу ряда обстоятельств находится под вопросом.

Кроме того, финансовые ресурсы столицы позволили столичным властям реализовать инициативу предоставления безработным льготных проездных билетов на общественный транспорт (официально объявлено, что соответствующая программа действует на всей территории страны, однако условия ее предоставления зависят от финансовых возможностей муниципалитетов, которые продолжают снижаться). В столице и в стране также предпринимаются попытки активного развития велосипедного транспорта, электромобилей и т.д. (однако их эффективность все же оставляет желать лучшего) Так, например, средняя протяженность велосипедных поездок со стороны рядового британца составила в 2014 г. 58 миль (примерно 100 км), что выше показателя 1995 г. на 26%[2]. Однако в то же время следует отметить, что доля велосипедного транспорта в общенациональном масштабе продолжает оставаться незначительной, вот уже на протяжении нескольких десятилетий составляя 1% (по показателю пассажирокилометров)[3].

Анализ различных документов и публикаций позволяет говорить о том, что текущая транспортная политика правительства характеризуется:

- непоследовательностью и противоречивостью. Так, например, недавно принятый принцип отказа от бесконечного расширения дорожной сети де-факто не соблюдается. Примерно с середины 2014 г. уже существующие автомагистрали расширяются за счет строительства дополнительных полос. Кроме того, не решена судьба проекта о строительстве третьей взлетно-посадочной полосы в аэропорту Хитроу[4], несколько лет власти не могли определить маршрут высокоскоростной ж/д ветки HS2 и т.д.;
- ограниченным потенциалом развития транспортной системы в национальном масштабе в связи с отсутствием единого ведомства, отвечающего за реализацию транспортной политики в рамках страны в целом. При этом центральное правительство продолжает передавать соответствующие полномочия на местный уровень, что может говорить о том, что эта сфера не входит в число приоритетов правительства;
- декларируемым акцентом на развитии высокоскоростной ж/д магистрали HS2 (что можно назвать приоритетным нацпроектом), которая является частью стратегии правительства по развитию северных районов Англии, и авиасообщения (однако реализация соответствующих проектов буксует);
- заявлениями о ставке на технологии, что предполагает развитие видов транспорта с пониженным уровнем выбросов в атмосферу (впрочем, пока электромобили так и не получили широкого распространения[5]). Однако пока статистика свидетельствует об обратном: так, уровень выброса в атмосферу со стороны транспорта вырос по сравнению с 1990 г.

---

[1] Подробнее см.: Department for Transport. "Transport Statistics Great Britain 2015: Print Ready Version." *Transport Statistics Great Britain, Roads and Traffic (TSGB07), Modal Comparisons (TSGB01), Aviation (TSGB02), Energy and Environment (TSGB03), + others*. London: Department for Transport, 2015. *National Statistics*. Government Digital Service, 10 Dec. 2015. PDF-file. <https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/495910/tsgb-2015-print-ready-version.pdf>, p. 304.

[2] Подробнее см.: *Ibid*., p. 27.

[3] *Ibid*., p. 33.

[4] Подробнее см., напр.:Warner J. "Heathrow Delays Have Gone on Too Long, Let's Act." *The Telegraph* [London] 6 Dec. 2015: 2. Web. <http://www.telegraph.co.uk/finance/comment/12035279/Heathrow-delays-have-gone-on-too-long-lets-act.html>.

[5] Так, в стране в 2014 г. было зарегистрировано всего 16,2 тыс. электромобилей. Для сравнения: бензиновых автомобилей было зарегистрировано более 18,6 млн. (Department for Transport. "Transport Statistics Great Britain 2015: Print Ready Version," p. 254).

на 15%[1]. Кроме того, планируется, что с 2017 г. в Англии и Уэльсе пассажиры поездов получат бесплатный доступ к сети Wi-Fi.

Помимо вышеуказанного следует отметить следующее. В Великобритании в национальном масштабе также реализуется программа по повышению уровня доступности мопедов и мотоциклов – прежде всего, в сельской местности (это может быть связано со снижением уровня доступности общественного транспорта – особенно в отдаленных районах). Однако ее конкретные формы и механизмы, а также достигнутые результаты в значительной степени отличаются от региона.

Английские школьники выходят из школьного автобуса. Фото ©BBC с сайта http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/wales/1547573.stm

Также для детей 5–16 лет бесплатным является проезд до ближайшей к месту проживания школы, при этом, согласно Закону об образовании от 1996 г.[2], обязанность доставки ребенка в школу ложится на муниципалитет, который самостоятельно устанавливает критерии такой доставки (например, расстояние от дома до школы, возраст и т.д.). Так, бесплатная доставка в ближайшую школу для детей младше 8 лет может осуществляться, если они живут не далее 2 миль от школы, старше 8 лет – если они живут не далее 3 миль от школы и т.д. При этом способ доставки не имеет значения – это может быть как школьный автобус, так и муниципальный (специализированный или рейсовый).

Следует отметить, что льготный проезд на общественном транспорте (причем не только городском) есть у пожилых лиц и инвалидов, численность которых в стране составляет примерно 10 млн человек. Однако опять же конкретная реализация данной инициативы зависит от муниципалитетов и их возможностей. Бюджетам различных уровней реализация данной инициативы обходится более 1 млрд фунтов ежегодно. Как правило, причиной отказа от льготного проездного билета или абонемента является наличие частного автотранспорта или же забота со стороны родственников. Интересно, что в случае низкого уровня доступности автобусного сообщения местные власти предоставляют ваучеры на услуги такси.

Наиболее ярким примером испытываемых трудностей являются крупные национальные транспортные и инфраструктурные проекты – в частности, высокоскоростная железнодорожная ветка High Speed 2 (HS2), а также развитие аэропортов.

Первое упоминание о данном проекте относится еще к 2007 г. (т.е. еще до мирового финансового кризиса) – отмечалось, что его реализация позволит сократить время поездки от Лондона до Бирмингема до 45 минут[3]. Однако позднее в силу ряда причин, включая сильные позиции критиков из рядов общественности, а также внутриполитическую борьбу, правительство лейбористов перенесло принятие окончательного решения на 2012 г. Интересно, что коалиционное правительство, пришедшее к власти в результате победы на всеобщих выборах в 2010 г., не стало переносить уже установленные сроки, и в январе 2012 г. после консультаций было объявлено о запуске этого проекта. В рамках первого этапа планируется связать Лондон и Бирмингем, а в последующем – Лондон и другие крупные города севера Англии (например, Манчестер).

Реализация проекта осуществляется министерством транспорта Британии и специально созданной для этого государственной компанией High Speed Two Limited (HS2 Ltd), а юридическим основанием является соответствующий закон, принятый 21 ноября 2013 г.[4] Таким образом, видно, что между первым упоминанием и принятием соответствующего закона прошло целых 6 лет, а его физическая реализация началась еще позже, что, в частности, связано с трудностями по выкупу у владельцев недвижимости, которая находится в зоне утвержденного маршрута. В целом, данный процесс следует назвать затяжным и весьма непростым для правительства, т. к. далеко не все соглаша-

---

[1] Подробнее см.: *Ibid*., p. 13.

[2] "Education Act 1996, Section 509: Provision of Transport etc., (B)." *LEGISLATION.GOV.UK*. The National Archives, 1996. Web. <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1996/56/section/509>. См. также: Department for Education. "Home-to-School Travel and Transport Statutory Guidance." *Schools: Statutory Guidance, Running a School or College and Schools, Colleges and Children's Services.* London: Department for Education, 2014. Government Digital Service, 18 July 2014. PDF-file. <https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/445407/Home_to_School_Travel_and_Transport_Guidance.pdf>.

[3] Webster B. "London to Midlands in 45 Min on a Double-deck Express Train." *The Times* [London] 19 Jan. 2007: 16.

[4] "High Speed Rail (Preparation) Act 2013." *LEGISLATION.GOV.UK*. The National Archives, 2013. Web. <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2013/31/contents/data.htm>.

лись на предложенные условия. Более того, ситуация осложняется кампанией, проводимой различными группами активистов, а также постоянной критикой со стороны оппозиционных депутатов[1].

Однако пока, несмотря на трудности, правительство продолжает реализацию проекта – процесс набрал слишком большую инерцию, чтобы его можно было остановить, несмотря на рост критики. Ожидается, что само строительство начнется в 2017 г. с возможностью переноса сроков. Первый отрезок ветки между Лондоном и Бирмингемом планируется запустить только в 2026 г., однако, принимая во внимание текущие и перспективные экономические трудности, более вероятным представляет перенос даты запуска в эксплуатацию ближе к 2030 г. Второй отрезок ветки, связывающий другие крупные города севера Англии, планируется ввести в 2033 г., однако, опять же, принимая во внимание высокую вероятность ухудшения финансово-экономической конъюнктуры, речь может идти и об отмене строительства второго участка.

Бюджет проекта постоянно пересматривается в сторону повышения – так, в настоящее время он оценивается в более чем 55 млрд фунтов (ранее 50 млрд фунтов), при этом ожидается, что только в ходе работы парламента нынешнего созыва капитальные затраты превысят 61 млрд фунтов[2]. Очевидно, что это неокончательные цифры и что данный показатель будет выше. Собственно, различные правительственные ведомства и иные структуры, включая и Счетную палату, регулярно выступают с соответствующими заявлениями и критикой проекта в целом[3].

На реализацию первого этапа предусматривается выделение более 18 млрд фунтов. К преимуществам реализации данного проекта относится то, что он свяжет крупнейшие города страны и позволит существенно сократить время проезда между ними, что должно способствовать повышению уровня мобильности британцев и, как следствие, экономическому росту. В то же время некоторые исследователи полагают, что данный проект свидетельствует о «реактивном» характере политики развития транспортной системы и что ее реализация подчиняется спросу, а не формирует его[4].

Что касается развития аэропортов и воздушного сообщения, то здесь существует ряд проблем как экономического, так и неэкономического характера. Во-первых, учитывая ограниченные ресурсы правительства и приоритет проекта HS2, реализация новых крупных проектов представляется маловероятной. Во-вторых, поиски инвесторов, готовых вложить значительные средства с неопределенным сроком окупаемости и неочевидной доходностью не принесли результата (маловероятно, что они окажутся успешными и в будущем). В-третьих, реализации данных проектов препятствует и отсутствие внутри правящей партии единой позиции (например, очень многие тори выступают против расширения аэропорта Хитроу) и, как следствие, отсутствие внятной кампании со стороны правительства с целью разъяснения населению преимуществ того или иного проекта, а также критика со стороны видных общественности деятелей.

Подход нынешнего правительства к транспортной системе можно назвать «бухгалтерским», что означает сокращение соответствующих расходов центрального бюджета, передачу полномочий на местный уровень, а также ставку на частные компании (включая и фирмы сектора аутсорсинга) в деле обеспечения бесперебойной работы транспортной системы. Таким образом, роль правительства сводится, прежде всего, к формулированию курса. Это означает, что именно частные инвесторы должны брать основное бремя расходов (как прямых, так и косвенных), к чему они не готовы в условиях длительного периода окупаемости, составляющего для таких проектов годы и даже десятки лет, а также непривлекательной для них доходности.

Вышеуказанное в значительной степени приводит к тому, что функционирование транспортной системы оценивается, прежде всего, с точки зрения прибыльности или убыточности (поскольку частные компании интересует в первую очередь получение прибыли), сводя к минимуму значение остальных факторов, включая, например, безопасность и обеспечение бесперебойного сообщения. Так, по данным Defra, уровень доступности автобусного сообщения в сельской местности страны (не включая расположенные в сельской местности городские поселения), находится на уровне около 50% и сохраняет тенденцию к снижению (при этом предоставление местными властями ваучеров на такси явно не может решить транспортных проблем).

В качестве выводов следует отметить, что, по сути, хотя стратегия развития транспортной систе-

---

[1] "Billions May Be Wasted on HS2 Overspending, Say MPs." *The Times* [London] 16 Jan. 2015: 18; Blandford A. "'Spending billions on HS2 is wasteful'." *Daily Echo* [Southampton] 20 Feb. 2014. Web. <http://www.dailyecho.co.uk/news/11025813._Spending_billions_on_HS2_is_wasteful_/>.

[2] Martin B. "HS2 Costs Keep Spiralling as Ministry's Budget Is Slashed." *The Daily Telegraph* [London] 26 Nov. 2015: 4.

[3] Подробнее см., напр.: Heffer S. "Why Are Ministers Holding Britain Back?." *The Telegraph* [London]. 19 Dec. 2015: 28. Web. <http://www.telegraph.co.uk/news/uknews/hs2/12059688/Why-are-ministers-holding-Britain-back.html>.

[4] Goulden M., Ryleyb T., Dingwallc R. "Beyond 'Predict and Provide': UK Transport, the Growth Paradigm and Climate Change." *Transport Policy* 32 (2013): 139–147.

мы страны и декларируется, однако фактически она не реализуется[1], что, в частности, подтверждается отсутствием значительного прогресса в деле реализации таких важных для страны крупных инфраструктурных проектов.

Также следует обратить внимание на то, что децентрализованный характер управления транспортной системой Великобритании не оправдывает себя в кризисных условиях – например, при сильных наводнениях или снегопадах наблюдаются перебои с любыми видами транспортного сообщения. При этом эффективность экстренных служб (их функции, как правило, берут на себя компании сектора аутсорсинга) по оперативному устранению последствий неблагоприятных погодных явлений, в целом, оставляет желать лучшего, что приводит к негативным экономическим последствиям.

Несмотря на очевидные недостатки бухгалтерского подхода как к управлению транспортной системой на общенациональном уровне, так и к управлению другими системами страны (например, военной, образовательной и т. д.), политика правительства осталась прежней, что, прежде всего, обусловлено его убежденностью в правильности выбранного курса.

Факторами, ограничивающими перспективы изменения транспортной политики Британии, также являются длительные горизонты планирования, огромная инерция бюрократических процессов, процессов в сфере государственного и муниципального управления, а также стационарный характер транспортной инфраструктуры.

Таким образом, можно говорить о том, что текущие тенденции сохранятся в долгосрочной перспективе, а существующие проекты и инициативы (например, в отношении разработки автомобилей без водителей или «умных» технологий) сохранят пилотный характер, хотя уровень их проникновения будет увеличиваться. И это вполне укладывается в общеевропейские тенденции (в частности, ставка на «умные» транспортные системы), однако при сравнении с ситуацией в странах континентальной Европы в целом следует указать на ряд имеющихся отличий, анализ которых позволяет сделать вывод не в пользу Британии.

Прежде всего, власти Европы официально признают, что состояние транспортной системы региона оставляет желать лучшего, что обуславливает необходимость дополнительных инвестиций.[2] И если, как указано выше, в Британии источника таких инвестиций, по сути, нет (так, получение средств от ЕС должно соответствовать жестким критериям), то в странах континентальной Европы это возможно благодаря финансированию со стороны Брюсселя в рамках реализации трансъевропейских проектов.

Так, в бюджете Евросоюза на период 2014–2020 гг. на развитие транспортной системы предусмотрено выделение 26 млрд евро, что в 3 раза выше, чем в период 2007–2013 гг. В основном указанные средства будут направлены на финансирование проектов по созданию 9 общеевропейских транспортных коридоров, которые образуют единую сеть (они также будут финансироваться странами-участницами, однако при соблюдении ряда условий объемы финансирования с их стороны могут составлять всего 15%, а остальное предоставляется со стороны Евросоюза). В частности, в рамках программы Connecting Europe Facility (CEF) предполагается модернизация 15 тыс. км ж/д путей до уровня высокоскоростных магистралей, что позволит сократить время грузов и пассажиров в пути и связать между собой основные европейские порты, аэропорты и иные объекты.

И хотя европейские власти сталкиваются с теми же проблемами, что и Британия – например, в сфере продвижения использования электромобилей или проектов по созданию новых высокоскоростных ж/д магистралей, однако для них ситуация складывается более благоприятно, поскольку в их распоряжении имеются соответствующие инструменты (прежде всего, законодательные и финансовые), которые позволяют либо ускорить разработку соответствующих технологий, либо предоставить соответствующее льготное финансирование.

Анализ текущей ситуации в рамках ЕС показал, что преимуществом стран континентальной Европы по сравнению с подходом британских властей следует отнести осознаваемую важность транспортной системы для развития экономики макрорегиона и предпринимаемые для ее развития практические шаги, несмотря на непростую экономическую ситуацию. Соответственно, из осознания факта важности транспортной системы вытекают следующие особенности политики Брюсселя на данном направлении: последовательность (так, политика TEN-T реализуется уже более двух десятилетий, а принимаемые новые документы являются, в целом, логичным дополнением принятых ранее), высокий потенциал разви-

---

[1] Shaw J., Docherty I. "The Transformation of Transport Policy in Great Britain? 'New Realism' and New Labour's Decade of Displacement Activity." *Environment and Planning A* 43.1 (2011): 224–251.

[2] European Commission. "MEMO/14/525: New EU Transport Infrastructure Policy – Background. Brussels, 11 Sept. 2014." *European Commission. Press Releases Database.* European Commission, 11 Sept. 2014. Web. <http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-14-525_en.htm>.

тия транспортной системы даже в случае неполной реализации программы Connecting Europe Facility (CEF), реальная, а не декларируемая ставка на развитие «умных» технологий, высокоскоростного ж/д сообщения и транспортных средств на альтернативных видах топлива (например, за счет предоставления различных субсидий, ужесточения экологического законодательства и норм, а также инвестиций со стороны European Investment Bank и т.д.). Впрочем, что касается последнего, то даже официальные прогнозы показывают, что, несмотря на более активное внедрение биотоплива и электромобилей, даже в долгосрочной перспективе традиционные виды топлива сохранят свое значение.

ЛИТЕРАТУРА

1. "Billions May Be Wasted on HS2 Overspending, Say MPs." *The Times* [London] 16 Jan. 2015: 18.
2. Blandford A. "'Spending Billions on HS2 is Wasteful'." *Daily Echo* [Southampton] 20 Feb. 2014. Web. <http://www.dailyecho.co.uk/news/11025813._Spending_billions_on_HS2_is_wasteful_/>.
3. Department for Communities and Local Government. "National Planning Policy Framework." *Planning System.* London: DCLG, 2012. Government Digital Service, 27 March 2012. PDF-file. <https://www.gov.uk/government/uploads/system/ uploads/attachment_data/file/6077/2116950.pdf>.
4. Department for Education. "Home-to-School Travel and Transport Statutory Guidance." *Schools: Statutory Guidance, Running a School or College and Schools, Colleges and Children's Services.* London: Department for Education, 2014. Government Digital Service, 18 July 2014. PDF-file. <https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/ 445407/Home_to_School_Travel_and_Transport_Guidance.pdf>.
5. Department for Transport. "THINK! Cycling 'Safety Tips' Campaign Evaluation." *THINK! Communication Activity and Road Safety.* TNS BMRB, June 2014. Government Digital Service, 8 July 2014. PDF-file. <https://www.gov.uk/government/ uploads/system/uploads/attachment_data/file/325715/think-cycling-eval-june2014.PDF>.
6. Department for Transport. "Transport Statistics Great Britain 2015: Print Ready Version." Transport Statistics Great Britain, Roads and Traffic (TSGB07), Modal Comparisons (TSGB01), Aviation (TSGB02), Energy and Environment (TSGB03), + others. London: Department for Transport, 2015. National Statistics. Government Digital Service, 10 Dec. 2015. PDF-file. <https://www.gov.uk/ government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/495910/tsgb-2015-print-ready-version.pdf>.
7. "Education Act 1996, Section 509: Provision of Transport etc., (B)." *LEGISLATION.GOV.UK.* The National Archives, 1996. Web. <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1996/56/section/509>.
8. European Commission. "MEMO/14/525: New EU Transport Infrastructure Policy – Background. Brussels, 11 Sept. 2014." *European Commission. Press Releases Database.* European Commission, 11 Sept. 2014. Web. <http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-14-525_en.htm>.
9. European Union. *Europe in Figures. Eurostat Yearbook 2010*. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2010. PDF-file. <http://ec.europa.eu/eurostat/documents/3217494/5721265/KS-CD-10-220-EN.PDF/e47b231c-c411-4d4e-8cd6-e0257be4f2e6?version=1.0>.
10. Goulden M., Ryleyb T., Dingwallc R. "Beyond 'Predict and Provide': UK Transport, the Growth Paradigm and Climate Change." *Transport Policy* 32 (2013): 139–147.
11. Heffer S. "Why Are Ministers Holding Britain Back?." *The Telegraph* [London]. 19 Dec. 2015: 28. Web. <http://www.telegraph.co.uk/news/uknews/hs2/12059688/Why-are-ministers-holding-Britain-back.html>.
12. "High Speed Rail (Preparation) Act 2013." *LEGISLATION.GOV.UK*. The National Archives, 2013. Web. <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2013/31/contents/data.htm>.
13. Marsden G., Docherty I. "Insights on Disruptions as Opportunities for Transport Policy Change." *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 51 (2013): 46–55.
14. Martin B. "HS2 Costs Keep Spiralling as Ministry's Budget Is Slashed." *The Daily Telegraph* [London] 26 Nov. 2015: 4.
15. Massey R. "Driverless Cars Get Green Light and You WON'T Need a Licence Meaning They'll Be Able To Do the School Run on Their Own." *Daily Mail* [Thurrock, Essex] 6 Feb. 2015: 10. *Mail Online*. 7 Feb. 2015. Web. <http://www.dailymail.co.uk/ news/article-2943467/Driverless-cars-green-light-WON-T-need-licence-meaning-ll-able-school-run-own.html>.
16. Nkoro A.B., Vershinin Y.A. "Current and Future Trends in Applications of Intelligent Transport Systems on Cars and Infrastructure." *2014 IEEE 17th International Conference on Intelligent Transportation Systems (ITSC) October, 8–11, 2014. Qingdao, China*. Qingdao, 2014, pp. 514–519.
17. Schoettle B., Sivak M. *Potential Impact of Self-Driving Vehicles on Household Vehicle Demand and Usage. Report No. UMTRI-2015-3, February 2015.* Ann Arbor, Michigan: The University of Michigan, 2015. PDF-file. <http://www.driverless transportation.com/wp-content/uploads/2015/02/UMTRI-2015-3.pdf>.
18. Shaw J., Docherty I. "The Transformation of Transport Policy in Great Britain? 'New Realism' and New Labour's Decade of Displacement Activity." *Environment and Planning A* 43.1 (2011): 224–251.
19. Shaw J., McKinnon D., Docherty I. "Divergence or Convergence? Devolution and Transport Policy in the United Kingdom." *Environment and Planning C: Government and Policy* 27.3 (2009): 546–567.
20. Warner J. "Heathrow Delays Have Gone on Too Long, Let's Act." *The Telegraph* [London] 6 Dec. 2015: 2. Web. <http://www.telegraph.co.uk/finance/comment/12035279/Heathrow-delays-have-gone-on-too-long-lets-act.html>.
21. Webster B. "London to Midlands in 45 Min on a Double-deck Express Train." *The Times* [London] 19 Jan. 2007: 16.

Цитирование по ГОСТ Р 7.0.11—2011:

Савченко, Е. О., Москалёва, А. А. Специфика функционирования транспортной системы Великобритании: политический аспект / Е.О. Савченко, А.А. Москалёва // Пространство и Время. — 2015. — № 4(22). — С. 121—129. Стационарный сетевой адрес 2226-7271provr_st4-22.2015.42.