**Задание 2**

**Контроль над движением в центре города**

В 1998 г. Сингапур ввел новую систему контроля над движением в центре города. Автомобилист должен купить карточку предварительной оплаты, и плата снимается электронным образом с этой карты, которая помещается на приборную панель автомобиля. Карты различаются в зависимости от того, в какое время суток машина въезжает в город. Если автомобиль въезжает в центральную часть города без этой карты, ее номерной знак будет фотографироваться и владельцу будет высылаться уведомление о нарушении. Программа оказалась удачной. Со времени введения этого системы трафик сократился на 17%, а скорость проезда машин через центр города возросла. Сингапур не единственный город, использующий эту процедуру. В число других городов, использующих такие карты, входит несколько норвежских городов. В Миннеаполисе используется другой метод. В этом городе один из крупнейших работодателей *American Express Financial Advisors* финансирует систему местных автобусов взамен на существенное снижение стоимости билетов на месяц для своих работников.

Хотя меры, предпринимаемые в Сингапуре и Миннеаполисе, направлены на уменьшение трафика в часы пик, два этих метода весьма по-разному влияют на спрос на использование автомобилей. В случае с Сингапуром принятые меры позволили увеличить стоимость проезда через центр города, что привело к движению вверх вдоль кривой спроса и снижению величины спроса. В Миннеаполисе же результатом стало снижение стоимости проезда в автобусе — заменителя поездок на автомобиле. Теперь кривая спроса на передвижение на автомобиле сместится влево, что говорит нам об уменьшении спроса.

Влияние этих двух акций можно проиллюстрировать на простом графике. Предположим, что спрос на передвижение на автомобиле в Сингапуре выглядит так, как мы это изобразили на рис. 4А.9, *а.* Если величина спроса до введения сборов находилась в точке, соответствующей Р0 и Q0, то после введения сборов новое равновесное состояние будет находиться на пересечении *Р1* и Q1. Это, конечно же, как мы видели в главе 3, является снижением величины спроса. Теперь давайте взглянем на ситуацию в Миннеаполисе. В этом случае рис. 4А.9, а представляет собой спрос на передвижение на автобусе. Снижение стоимости проезда в автобусе, к которому привела финансовая поддержка со стороны компании, приведет к движению вдоль кривой спроса из *Р0* (стоимость проезда до снижения) в *Р2,-,* это приводит к увеличению величины спроса *c Q0 до Q2* На рис 4А.9, *б* показан спрос на автомобильные поездки в центре города. Кривая DO представляет собой спрос до снижения цен на перемещение на автобусе. При снижении стоимости проезда в автобусах эффект замещения приводит к новой кривой спроса *D1*, и спрос на поездки на машине снизится с *Q0* ДО *Q1*.

В 2003 г. в центре Лондона была принята система, весьма схожая с системой, принятой в Сингапуре. С автомобилей, въезжающих в центр Лондона по будним дням с 7.00 до 18.30, взималась плата в размере 5 фунтов. Шесть месяцев спустя было доложено о том, что эта схема позволила снизить трафик в Лондоне на 16%.

Аргуметируйте и обоснуйте возможность введения аналогичных систем регулирования движения в крупных городах Российской Федерации (Москва, Санкт-Петербург)



Р И С У Н О К 4А.9

Влияние двух различных

методик на поездки на

автомобилях