

более низких тарифов, которые были бы несовместимы с управлением, основанным исключительно на коммерческих принципах.

Вышеуказанные меры могут иметь следующие цели:

а) установление более сбалансированного соотношения в области конкуренции между общественным транспортом и личными автомобилями (бесплатное пользование автодорожной сетью, покрытие внешних издержек и т. д.), что могло бы способствовать изменению структуры спроса в пользу общественного транспорта;

б) обеспечение доступа к основным объектам обслуживания (торговые центры, учебные и медицинские учреждения и т. д.) для людей, не владеющих личными средствами транспорта, например, введение бесплатного проезда или льготных тарифов для таких групп населения, как пожилые люди, люди с ограниченной мобильностью, а также для детей.

Альтернативные источники финансирования

Кроме прямого финансирования существуют также альтернативные формы финансирования, которые могут подразделяться в соответствии с тремя принципами:

- плата, поступающая от тех, кто загрязняет окружающую среду: компенсации за издержки, понесенные обществом, которые могут быть направлены на финансирование альтернативных видов транспорта, вызывающих меньшее загрязнение. В качестве примера можно привести существующий в Германии налог на продукты нефтепереработки, который направляется на финансирование общественного транспорта, экологические налоги на использование и владение личным автомобилем, а также взимание платы за стоянку (в тех случаях, когда получаемые средства идут на финансирование общественного транспорта);
- плата, поступающая от тех, кто извлекает выгоду: те, кому нужен данный вид обслуживания, должны платить за это.

КАК В ЯПОНИИ РЕШАЮТ ПРОБЛЕМЫ УТИЛИЗАЦИИ БЫТОВЫХ ОТХОДОВ

И. Тихоцкая

Территориальные особенности

Японцы не жалеют денег на сбор и утилизацию мусора: в 2004/05 финансовом году в этих целях было затрачено 12,1 тыс. иен (около 100 долл.) на душу населения¹, т. е. 13 млрд. долл. в масштабах всей страны. Однако существуют заметные региональные различия: в префектурах, где находятся крупнейшие города, удельные расходы выше, чем в периферийных районах. Это объясняется различиями в образе жизни, хотя городской образ жизни в Японии распространился и на сельские населенные пункты.

В префектуре Токио удельные расходы в два с лишним раза выше, чем в пяти префектурах, затрачивающих на эти цели наименьшее количество средств (на карте они обозначены цифрами 43–47). Это и понятно: здесь расположена столица страны, а плотность населения в образовавшейся вокруг этого мегаполиса агломерации Кэйхин – одна из самых высоких в мире. В пятерку «лидеров» входят также префектура Осака, где расположен третий по величине город страны, центр Западной Японии, префектуры Нара и Киото, посещаемые многочисленными японскими и иностранными туристами, и периферийная префектура Токусима (на востоке Сикоку) – по-видимому, из-за того, что там находится город Камикацу, чей муниципалитет уже долго проводит чрезвычайно активную политику, направленную на повышение степени рециклирования сырья, и в сентябре 2003 года первым в стране выступил с так называемой «декларацией о нулевых отходах» (к этому мы еще вернемся).

В Японии проблема утилизации отходов, пожалуй, особенно акту-

альна потому, что там попросту нет места для их захоронения. Попытки организации новых мусорных свалок часто встречают протест со стороны местного населения. Как показал опрос, проведенный японской газетой «Ёмиури симбун», более двух третей граждан считают желательным «управление отходами», но даже среди них 45,5% стали бы возражать против строительства мусороперерабатывающих предприятий неподалеку от их жилья и лишь 20% дали бы свое согласие. Понятно, что среди тех, кто не осознает важности этой проблемы, противников было бы еще больше – 65,4%².

В 1990-е годы количество бытовых отходов в Японии быстро увеличивалось: как и предвидели, в новом столетии с каждым годом совокупная остаточная вместимость мусорных свалок стала уменьшаться. В двух крупных регионах – Канто (с центром в Токио) и Тюбу (с центром в Нагоя) – уже не хватает мест для конечного использования отходов; золу и прочие остатки, образующиеся после сжигания отходов и рециклирования сырья, вывозят для захоронения в другие регионы.

Что касается возможностей конечного захоронения отходов по префектурам в расчете на одного жителя, то наибольшие резервы есть на юге Кюсю (префектура Кагосима), в обращенной к Японскому морю небольшой префектуре Исикава, расположенной в средней части Хонсю, и на Хоккайдо, а также в префектурах Мияги и Аомори на северо-востоке и севере Хонсю. Меньше всего остаточная вместимость полигонов для захоронения отходов в расчете на душу населения – в небольшой гористой префектуре Яманаси, маленькой, но густо населенной префектуре Осака,

¹ Има га вакару, дзидай га вакару ни-хон тидзу 2007. Токио, 2007. С. 108.

² Ёмиури симбун. 08.02.2001. Цит по: Кацуми Ёримото. Рисайкуру сякай-э-но мити. Токио. С. 143.