

БЮДЖЕТНА ПІДТРИМКА ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ: СВІТОВІ ТЕНДЕНЦІЇ

Бакулін А.А.

*Науковий керівник: Вербицька В.І., к.е.н., доцент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

Безкоштовний громадський транспорт є мрією кожного міського жителя. У світі вже є практики скасування оплати проїзду в транспорті – одні вельми успішні, інші – провальні і непотрібні.

Вперше ввели безкоштовний проїзд в громадському транспорті ще в 1962 році. Це сталося в місті Коммерс, поблизу від Лос-Анджелеса. У той час саме соціальна причина була головною при впровадженні цієї системи. Скасування плати за проїзд могло збільшити попит у населення на різні види громадського транспорту. Це означало б, що автомобільна індустрія мала втратити значні суми фінансування, які в неї надходили. Таким чином, населення віддавало б перевагу наземному і підземному транспорту, в числі якого було багато електричних видів, і таким чином вдалося б знизити попит на дизельні авто, які забруднюють середовище.

У 1980-х і 1990-х роках продовжували тестувати систему безкоштовного проїзду в транспорті США за схожими причинами. Наприклад, в Денвері (штат Колорадо) і окрузі Мерсер (штат Нью-Джерсі) запускали такі ж проекти. Однак вони там не прижилися. На даний момент безкоштовний громадський транспорт використовується в 27 містах США: Едмунд (штат Оклахома), Чапел-Хілл (штат Північна Кароліна), Крестед-Бьютт (штат Колорадо) і ін.

Слідом за Північною Америкою проект щодо скасування плати за проїзд в транспорті почали розвивати і в європейських країнах. Першим містом, де це було реалізовано, став Колом'є (округ Тулуза, Франція).

Показовим випадком введення безкоштовного проїзду став приклад Бельгії. У місті Хасселт в 1996 році виникла проблема з великим скупченням машин на дорогах. Здавалося б, вирішити це можна просто – потрібно розширити магістралі. Однак мером Хасселту було обрано інший шлях, дозволивши безкоштовний проїзд в громадському транспорті. У місті ця ініціатива протрималася до 2014 року, але в результаті зміни уряду, а також через збільшення витрат на підтримку системи, оплату за проїзд в громадському транспорті вирішили відновити.

З настанням 2000-х років в Європі активно почали впроваджувати систему безкоштовного проїзду в громадському транспорті в різних містах. Тоді було 56 таких випадків – в основному, у маленьких селищах. При цьому найчастіше скасовували оплату в громадському транспорті в Польщі (21 випадок) і Франції (20 випадків).

Місцеві влади до прийняття такого рішення спонукають різні причини:

- зменшення попиту на приватні автомобілі і скорочення їх кількості – Авеста (Швеція), Белхатув (Польща);

- зниження рівня шуму і забруднення середовища завдяки зменшенню кількості дизельних авто – Торсхавн (Фарерські острови);
- бюджетна підтримка соціально незахищених груп населення – Люблін (Польща), Компьен (Франція);
- зробити громадський транспорт громадським благом – Млава (Польща), Обань (Франція).

На відміну від пересічних громадян, чиновники в цій ініціативі не завжди бачать позитивні перспективи для економічного зростання. Адже логічно, якщо в громадському транспорті можна буде їздити безкоштовно, тоді автоматично виключається отримання доходу від продажу квитків. А це істотна фінансова втрата.

Однак існує й інша точка зору. Скасування тарифів на проїзд знижує витрати на персонал і устаткування (валідатори для безконтактних платежів, автомати для продажу квитків і ін.). Крім того, досягається значна економія на виготовленні квитків і їх постачання.

Цю точку зору підтримали естонський Таллінн, і місто Обань, розташоване на Півдні Франції.

Наприклад, в столиці Естонії прибуток за покупку квитків покривав тільки третю частину витрат індустрії. Решта грошей – це фінансування муніципальних органів. Але відмова від платного громадського транспорту побічно вплинула на кількість податків в казну міста – їх стало більше, оскільки безкоштовний проїзд поширювався тільки на людей, прописаних в столиці. За 7 місяців до скасування квитків (травень 2012 року), збільшилася кількість населення міста з пропискою – з 415 тис до 440 тис осіб, що спричинило проживання у місті мешканців, що принесли місту 40 мільйонів євро додаткового доходу в рік. Це в значній мірі покривало кошти, втрачені через скасування тарифів (12,2 млн. євро), і інвестиції, спрямовані на задоволення зростання попиту на громадський транспорт (11,7 млн. євро). В результаті Таллінн отримав вигоду на суму 16,3 млн євро в рік, а не зазнав збитків.

Система громадського транспорту Обан (Франція) з населенням 46 тис. осіб діє з 2009 року. Оскільки більша частина уряду міста Обан (Франція) є соціалістами, скасування оплати за проїзд є рупором їх політики, на кшталт громадським бібліотекам. І, якщо у Таллінні після скасування тарифів у сфері транспорту кількість пасажирів зросла на 14%, у місті Обань число пасажирів зросло на більш ніж 130%. Водночас у Таллінні число автомобілів знизилося на 3%, а чисельність громадського транспорту – зросла на 9%. У Обані близько 20% жителів, які їздили на автомобілях, пересіли на трамваї і автобуси. Місцева влада почала більше уваги приділяти розвитку громадського транспорту та поліпшенню його якості.

Необмежений доступ до наземних та підземних видів транспорту дозволяє встановити громадську солідарність з тими людьми, які не можуть дозволити собі особистий автомобіль, і залежать від суспільного транспорту. Наприклад, у Таллінні 32% безробітних почали їздити на громадському

транспорті; 25% жителів, дохід яких становить менше 300 євро в місяць також стали частіше використовувати міський транспорт.

Таким чином, реалізація подібного проекту демонструє функцію громадського транспорту як загального блага.

ІЄРАРХІЧНА СИСТЕМА ОРГАНІВ ДЕРЖАВНОЇ ВЛАДИ В СФЕРІ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ РИНКУ ПРАЦІ В УКРАЇНІ

Малишевська М.О.

Науковий керівник: Шевченко І.Ю., к.е.н, доцент

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Важливим індикатором соціально-економічного розвитку держави є кон'юнктурні процеси, що мають місце на ринку праці. Наразі функціонування ринку праці в Україні обтяжене численними проблемами, серед яких зменшення природної бази відтворення робочої сили, активізація процесів трудової еміграції працездатного населення, суттєвий дисбаланс попиту на пропозиції робочої сили тощо.

У таких умовах актуалізується необхідність державного регулювання розвитку ринку праці в Україні.

Традиційно функції державного регулювання розвитку ринку праці реалізуються системою органів державної влади, які знаходяться у відповідному підпорядкуванні.

Найважливішою установою в регулюванні процесів зайнятості є Державна служба зайнятості України.

Сьогодні Державна служба зайнятості України – це структура, яка об'єднує 583 центри зайнятості по всій Україні. Складається з Центрального апарату, Центру зайнятості Автономної Республіки Крим, обласних, Київського та Севастопольського міських центрів зайнятості (регіональні центри зайнятості), міських, районних і міськрайонних центрів зайнятості (базові центри зайнятості), Інституту підготовки кадрів Державної служби зайнятості України, професійно-технічних навчальних закладів Державної служби зайнятості України, інших навчальних закладів Державної служби зайнятості України, а також підприємств, установ, організацій, утворених Державною службою зайнятості України [1].

Державна служба зайнятості України підпорядкована Міністерству соціальної політики України. Міністерство соціальної політики України є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України. Міністерство очолює Міністр, який призначається на посаду за поданням Прем'єр-міністра України і звільняється Верховною Радою України [2].

Наглядно ієрархічна система органів державної влади в сфері управління розвитком ринку праці в Україні представлена автором на рис. 1.