

Ю. Г. Ковалёв,
студент IV курса Института бизнеса БГУ
Научный руководитель:
старший преподаватель
А. М. Туровец

ОЦЕНКА ОСНОВНЫХ ПРЕДПОСЫЛОК ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БЕСПЛАТНОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Бесплатный общественный транспорт (fare-free public transport) – система перевозки пассажиров без взимания платы за проезд. При такой системе расходы по эксплуатации и обслуживанию транспортных средств полностью несет бюджета города или, в некоторых случаях, крупные компании.

Вопросами о целесообразности введения бесплатного общественного транспорта задаются давно, однако последние годы эта тема актуальна как никогда. Активно в пользу FFPT выступают защитники экологии, объясняя это тем, что бесплатный общественный транспорт позволит со-

кратить количество машин на дорогах и, следовательно, снизить уровень шума и загрязнения атмосферы. Другие сторонники идеи утверждают, что уменьшение количества машин на дорогах позволит сократить количество пробок и аварий, и даже психологическое напряжение водителей.

Первым городом, который ввел систему бесплатного проезда еще в далеком 1997 г., стал Хасселт (Бельгия) с населением в 70 000 чел. [1]. Однако через 16 лет пришлось вернуться к тарифам из-за финансовой неустойчивости. Пожалуй, самым известным примером введения бесплатного общественного транспорта является Эстония. 1 января 2013 г. в Таллинне ввели бесплатный проезд для постоянных жителей города, которые официально работают и платят налоги, и членов их семей, а также для всех студентов и пенсионеров. Бесплатно передвигаться по столице могут только зарегистрированные в специальной системе горожане, получившие специальную карточку за 2 евро [1]. В системе зарегистрировалось 441 тыс. чел. Раз в год власти города получают 1000 евро из подоходного налога каждого пользователя. Эксперимент Таллинна оказался удачным, и с 1 июля 2018 г. в 11 из 15 уездах Эстонии пассажиры могут бесплатно пользоваться автобусами [2].

Интересно, зачем вообще потребовалось вводить в Таллинне бесплатный проезд? Спустя 5 лет можно сделать определенные выводы.

На 2012 г. содержание общественного транспорта Таллинна тратилось 53 млн евро городского бюджета. Продажа билетов приносила лишь 17 млн евро, из них 5 млн приходились на туристов и гостей города. Транспортная система была убыточной (32 % окупаемости расходов). За 12 млн евро можно сделать проезд бесплатным для жителей города, а появившиеся расходы компенсировать за счет официальной регистрации. В марте 2012 г. провели референдум, исход которого известен [3].

Правительство Таллинна обозначило несколько целей введения бесплатного общественного транспорта:

- дать возможность малообеспеченным жителям свободно перемещаться по городу;
- оживить экономическую жизнь города, повысить потребительскую активность и перемещение трудовых ресурсов. Предполагается, что сэкономленные за счет проезда деньги жители будут тратить на товары и услуги;
- уменьшить на 10 % количество машин в городе за счет того, что жители предпочтут общественный транспорт; как следствие станет меньше пробок, шума и вредных выбросов (подавляющая масса шума и вредных выбросов исходит от личных автомобилей);
- создать более явную мотивацию для проживающих в Таллинне официально регистрироваться и платить налоги в городской бюджет [3].

Спустя год после введения бесплатного проезда в Таллинне зарегистрировалось 10 069 чел., что в два раза превышает средние показатели предыдущих лет. Однако в последующие годы этот показатель вернулся к обычной величине. Количество пассажиров общественного транспорта весной 2013 г. увеличилось на 9,4 % по сравнению с весной 2012 г., и на 4,9 % по сравнению с соответствующим периодом лета [3].

В целом за год количество пассажиров общественного транспорта выросло на 14 %. Как показывает исследование профессора Ю. Тусило, доцента Стокгольмского Королевского университета Технологий, частично этот рост был обусловлен таким фактором, как *hopping passengers*, т. е. пассажирами, которые ранее предпочитали ходить пешком на сравнительно небольшие расстояния, но теперь предпочли проезжать их на транспорте. Иначе говоря, вместе с ожидаемым переходом водителей личных автомобилей на общественный транспорт случился и неожиданный переход части пешеходов на транспорт [3].

За 2013 г. количество поездок на личном автомобиле уменьшилось на 5 %. Но в среднем поездка стала длиннее, с 7,98 км на человека до 9,07 км [3].

Общественным транспортом гораздо активнее стали пользоваться социальные группы людей с низким доходом (до 300 евро) и возрастом от 15 до 19 и от 60 до 74, т. е. это те категории граждан, для которых стоимость проезда в транспорте является значимым фактором. Например, на 10 % возросло число поездок в районе Ласнамае – очень густонаселенном, с высоким уровнем безработицы [3].

Люди же с высоким доходом (более 1000 евро) стали несколько реже пользоваться общественным транспортом на фоне ожиданий переполненности маршрутов пассажирами. Уменьшилось количество жителей, которые ранее предпочитали никуда не выезжать из дома и не пользовались общественным транспортом [3].

Правительству Таллинна удалось частично реализовать свои цели – введение бесплатного проезда действительно привело к повышению доступности транспорта среди малообеспеченных категорий граждан (студентов, пенсионеров и безработных) и повысило частоту его использования и мобильность жителей. Также наблюдалось возросшее количество регистрации (хоть и на небольшой срок) и уменьшение использования автомобилей (–5 %) [3].

В сентябре 2018 г. Дюнкерк, население которого составляет 200 тыс. чел., стал самым большим городом Европы с бесплатным общественным транспортом. Бесплатно могут ездить не только местные жители, но и туристы [4].

Инициативы Таллинна и Дюнкерка далеко не единственные в своем роде. Согласно работам В. Кебловски, специалиста по городским исследованиям Брюссельского свободного университета, в 2017 г. в мире насчитывалось 99 городов с бесплатным общественным транспортом: 57 в Европе, 27 в Северной Америке, 11 в Южной Америке, 3 в Китае и 1 в Австралии [4].

Многие из них меньше Дюнкерка и предлагают бесплатные поездки лишь в определенное время, по определенным маршрутам и определенным категориям пассажиров.

По мнению мэра Д. П. Вергиета, для которого бесплатный общественный транспорт стал частью избирательной кампании 2014 г., проект снискал успех: количество пассажиров на отдельных маршрутах увеличилось на 85 %. До введения бесплатных автобусов статистика была следующей [4]:

- на машинах передвигалось 65 % местных жителей;
- на автобусе – 5 %;
- на велосипеде – 1 %;
- пешком – 29 %.

Тем не менее, у администрации Дюнкерка есть и критики. Представитель профсоюза работников общественного транспорта Кл. Фоше отмечает, что общественный транспорт можно сделать бесплатным для отдельных групп пассажиров, но сделать его бесплатным для всех значит отрезать его от ресурсов, необходимых для развития [4].

Люксембург станет первой страной в мире, которая сделает весь общественный транспорт бесплатным с лета 2019 г. [5]. Германия рассматривает вопрос о том, чтобы сделать свою систему общественного транспорта бесплатной, в связи с угрозами ЕС оштрафовать ее за уровень загрязнения воздуха [6].

В Беларуси также есть бесплатный проезд, правда, лишь частично. Согласно Закону Республики Беларусь от 14 июня 2007 г. № 239-З «О государственных социальных льготах, правах и гарантиях для отдельных категорий граждан» правом на бесплатный проезд обладают Герои Беларуси, Герои Советского Союза и т. п., участники ВОВ и инвалиды войны и т. п., дети-

инвалиды и дети-сироты и т. д. [7]. Также бесплатно могут воспользоваться общественным транспортом школьники, но только в городе, в котором живут и учатся.

Исходя из вышесказанного, главными предпосылками введения бесплатного общественного транспорта являются повышение доступности транспорта для малообеспеченных граждан, студентов и пенсионеров и снижение негативного влияния использования личных автомобилей на экологию. Снижение вреда на экологию возможно через уменьшение использования личного автомобиля и, как следствие, переход на общественный транспорт (например, на работу или на учебу). Бесплатный проезд способствует повышению привлекательности для гостей и туристов города. Бесплатный общественный транспорт позволяет снизить затраты на изготовление билетов, оплату труда кондукторов и контролеров, но лишь до определенного момента. Например, введение бесплатного проезда целесообразно проводить в маленьких городах (до 500 000 чел.). В противном случае бесплатный общественный транспорт приведет к существенным расходам на содержание и обслуживание подвижного состава, которые серьезно затронут городской бюджет.

Бесплатный общественный проезд может снизить способность соблюдать расписание движения. Возможна такая ситуация, что горожане будут пользоваться транспортом, чтобы просто развлечься. Введение бесплатного общественного транспорта предполагает, что часть автомобилистов сократят использование личного транспорта и перейдет на городской. Во-первых, это требует увеличение количества подвижного состава и постройку рельсов для трамваев, а для этого нужны деньги. Во-вторых, на деле может быть такая ситуация, что бывшие велосипедисты и пешеходы перейдут на общественный транспорт (не хорошо с точки зрения экологии и здоровья). В-третьих, инициатива бесплатного общественного транспорта требует хороших маршрутов и хорошей работы городского транспорта. Например, если бесплатный маршрут будет не прямым, а с большим количеством поворотов и остановок, и долгим, то вряд ли горожане откажутся от личных авто.

Таким образом, введение бесплатного общественного транспорта является индивидуальным для каждого города и страны. В первую очередь, на данное решение влияет уровень благосостояния горожан (бесплатный городской транспорт нужен в большинстве своем для малообеспеченных, студентов и пенсионеров) и численность населения города (ставится вопрос, окупятся расходы на эксплуатацию транспорта и контроль). Способствует введению бесплатного проезда забота об экологии. И для того чтобы функционирование бесплатного общественного транспорта было эффективным, необходимо наладить транспортную систему так, чтобы она обеспечивала необходимую скорость и комфорт.

Список использованных источников

1. The Tallinn experiment: what happens when a city makes public transport free? [Electronic resource]. – Mode of access: <https://www.theguardian.com/cities/2016/oct/11/tallinn-experiment-estonia-public-transport-free-cities>. – Date of access: 15.04.2019.
2. Центристская партия решила поддержать бесплатный проезд в Таллинне независимо от прописки [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rus.err.ee/897158/centristskaja-partija-reshila-podderzhat-besplatnyj-proezd-v-tallinne-nezavisimo-ot-propiski>. – Дата доступа: 15.04.2019.
3. Так ли нужен бесплатный общественный транспорт? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://city4people.ru/post/tak-li-nuzhen-besplatnyy-obshchestvennyy-transport.html>. – Дата доступа: 15.04.2019.
4. 'I leave the car at home': how free buses are revolutionising one French city [Electronic resource]. – Mode of access: <https://www.theguardian.com/cities/2018/oct/15/i-leave-the-car-at-home-how-free-buses-are-revolutionising-one-french-city>. – Date of access: 15.04.2019.