

3. Социальные факторы также имеют значительную роль в укреплении кадрового потенциала и прекращения оттока сельского населения в город. Во-первых, следует провести работу по преодолению сезонных форм организации труда. В селе, как, например, в Китае, целесообразно развивать промышленное производство и промыслы, особенно для работы в зимние месяцы. Во-вторых, в сельской местности следует значительно улучшить социальные условия жизни населения. Причем эту задачу должны решать не только сельскохозяйственные учреждения, но и органы местной власти. В-третьих, ввести постоянное совершенствование и улучшение системы подготовки и переподготовки кадров для аграрного сектора, в частности ежегодно выделять для лучших учащихся сельских школ квоты для обучения в аграрных вузах и колледжах на бюджетной основе.

Таким образом, улучшение использования трудовых ресурсов – основной источник социально-экономического роста. В решении этого вопроса необходим системный подход, предполагающий рассмотрение проблем труда в тесном единстве с развитием производства, совершенствованием общественных отношений, осуществлением преобразований в системе управления.

УДК 001.895:631.145

А. Кравченко, Е. Майсюк
(Республика Беларусь)

Научный руководитель А.В. Чирич, к.э.н., доцент
Белорусский государственный аграрный технический университет

ПРОБЛЕМА ФРИРАЙДЕРА ПРИ ПОТРЕБЛЕНИИ ОБЩЕСТВЕННЫХ БЛАГ (НА ПРИМЕРЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА)

Под общественном благом понимают продукт, работу или услугу, имеющую высокую социальную значимость, предоставляемую за счет государственного финансирования на безвозмездной или условно безвозмездной (доступной ценовой) основе.

Проблема фрирайдера в переводе с английского языка означает эффект безбилетника («зайца») и представляет собой экономический феномен, проявляющийся в том, что потребитель общественного блага старается уклониться от его оплаты.

Проблема безбилетника возникает, когда индивид сознательно не желает платить за общественное благо, ожидая получить выгоду без всякой оплаты.

Она незамедлительно возникает, и увеличивается, если оплата за общественные блага является добровольной.

Когда количество безбилетников продолжает увеличиваться, то в будущем возможна ситуация полного прекращения производства этих благ. И основной проблемой представляется ограничение ффрирайдерства и негативных эффектов от него. Проблема безбилетника возникает обычно тогда, когда права собственности на общественные блага нечетко определены и неэффективно регулируются. Суть проблемы безбилетника можно свести к тому, что существует определенная группа людей, которая получает выгоду от использования благ, но не платит за них. Это приводит к их недопроизводству. Такая ситуация объясняется неэффективностью по Парето, когда получающие бесплатно блага ухудшают достигнутые возможности – за прежнюю плату получать те же блага в прежних объемах для добросовестных плательщиков. Общий эффект безбилетника выражается в снижении запасов ресурсов, являющихся общей собственностью. А это приводит к их быстрому истощению. Как правило, сложно распределить справедливо такие блага. Просто потому, что руководство не располагает необходимой информацией. Люди, с определенной вероятностью недооценивают стоимость общественных благ. К тому же, при распределении, трудно исключить из него неплательщиков за потребляемые общественные блага. Но при многочисленности людей, занимающихся ффрирайдингом, в конечном счете, наступит момент, когда система перестанет работать за недостаточностью средств на воспроизводство этих благ.

Достаточно часто встречаются общественные блага, на которые легко назначить цену и проследить за тем, чтобы она вносилась всеми, кто эти блага использует. В этом случае речь идет об исключаемых общественных благах, примером которых является общественный транспорт в городах.

Проблема безбилетника («зайца») при пользовании общественным транспортом проявляется в прямом лексическом смысле этого выражения.

В среднем в будний день в Минске выходят примерно 1022 автобуса, 662 троллейбуса и 107 трамваев. Ежедневно наземный транспорт Минска перевозит около миллиона пассажиров, из них ежемесячно штрафуют около 12 тыс. человек. Автобусы самый

распространённый транспорт в Республике Беларусь. Им 2019 г. воспользовались 1085,3 млн человек.

Для решения проблемы фрирайдера необходим контроль над оплатой общественного транспорта. Так, в Минске активно используются электронные компостеры, которые оборудованы в каждом автобусе, трамвае или троллейбусе. Проверяют оплату контролеры.

К мерам по предотвращению проблемы безбилетника в общественном транспорте в Республике Беларусь можно отнести:

- контролеры имеют право останавливать общественный транспорт между остановочными пунктами. У безбилетника не будет возможности выйти из салона, увидев контролера.

- за безбилетный проезд в общественном транспорте в Беларуси предусмотрены штрафы:

все виды городского транспорта – 0,5 б.в.

поезда региональных линий, пригородные автобусы – 0,7 б.в.

поезда межрегиональных и международных линий, автобусы и маршрутные такси междугороднего сообщения – 1 б.в.

Сейчас в Минске установлено около 150 точек для продажи талонов и проездных, а остановочных пунктов — около двух тысяч. Лучшим решением будет установка автоматов по продаже талонов и пополнение проездных. В метро такие автоматы активно используются. Эти автоматы упростят жизнь пассажирам, что благоприятно будет влиять на доход от продажи этих талонов.

Следует отметить, что решение проблемы фрирайдера при потреблении других общественных благ представляется более сложным, чем для общественного транспорта.

УДК 336.7

А. Лещенко

(Республика Беларусь)

Научный руководитель В.В. Липницкая, к.э.н., доцент
Белорусский государственный аграрный технический университет

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ФИСКАЛЬНОЙ И МОНЕТАРНОЙ ПОЛИТИКИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

На современном этапе развития отечественной экономики особо остро встает вопрос о выработке новых приоритетов экономической политики для поддержания экономического роста в нашей