

Tài chính Công trong nền kinh tế mở

GHI NHỚ CHÍNH SÁCH SỐ 2:

TÀI TRỢ CHO VẬN TẢI CÔNG CỘNG TẠI

PHILADELPHIA¹

“Tôi cần biết nơi tôi sẽ đi hoặc tôi sẽ gặp rắc rối. Khả năng tác động đến chi phí và dịch vụ quản lý phụ thuộc vào kiến thức của nhà quản lý về việc có thể chi trả bao nhiêu tiền. Ngay bây giờ, tôi đang tiêu tiền cho tháng tới mà không có một mục tiêu chi tiêu rõ ràng. Chúng tôi không lập kế hoạch trước.

Chúng tôi muốn biết trước về mức chi tiêu được dành riêng cho việc này để chúng tôi có thể lập kế hoạch cắt giảm dịch vụ và áp dụng các cách thức tiết kiệm khác hiệu quả hơn. Điều này sẽ giải quyết vấn đề lớn nhất của chúng tôi. Nhưng chúng tôi cũng cần một khoản tiền hợp lý để vận hành hệ thống.”

David L. Gunn, Tổng Giám đốc SEPTA, mùa hè năm 1980

GIỚI THIỆU

Hệ thống vận tải Đông Nam Pennsylvania (SEPTA) là một tổ chức công ích khai thác hệ thống vận tải hành khách đô thị tại khu vực Pennsylvania thuộc vùng nội ô Philadelphia. Từ khi bắt đầu đi vào hoạt động từ năm 1964, SEPTA đã trải qua nhiều khó khăn tài chính nghiêm trọng. Chi phí hoạt động tăng lên và lượng hành khách giảm xuống đã tạo ra sự gia tăng thâm hụt trong hoạt động bởi vì doanh thu từ tiền vé không đủ bù đắp chi phí hoạt động. Hội đồng quản trị SEPTA luôn phải đối mặt với một cuộc chiến đấu nhằm đáp ứng chi phí của hệ thống. Để bù đắp cho những khoản thâm hụt trong hoạt động, SEPTA cần sự trợ cấp của chính quyền. Trợ cấp này được cung cấp bởi Hội đồng Thành phố Pennsylvania, bởi năm hạt lân cận tạo thành vùng Pennsylvania, và bởi chính quyền liên bang với mức độ ngày càng tăng.

Tuy nhiên, mặc dù nhận được các trợ cấp như vậy, một phần nhỏ trong thâm hụt của SEPTA vẫn không được tài trợ hàng năm kể từ năm 1970. Quỹ dự trữ của hệ thống, vốn được thiết kế nhằm giúp cho việc quản lý tài chính dễ dàng hơn, đã được sử dụng để bù đắp cho khoản thâm hụt không được tài trợ và hiện bị cạn kiệt một cách nghiêm trọng.

Ngoài ra, bởi vì trợ cấp được cung ứng từ nhiều cơ quan có chu trình ngân sách khác nhau cho nên SEPTA không biết rằng mình sẽ nhận được bao nhiêu tiền mỗi năm khi bước vào năm tài khóa của mình. Sự thiếu vắng khả năng dự đoán trước này đã gây khó khăn cho điều kiện tài chính và vật chất của SEPTA. Những nhà quản lý của các thời kỳ liên tiếp đã trì hoãn việc bảo trì và sửa chữa thiết yếu trong nỗ lực nhằm giảm bớt chi tiêu mà không phải cắt giảm

¹ Nghiên cứu này được Mary Lovely chuẩn bị dưới sự giám sát của Phó Giáo sư Helen F. Ladd để sử dụng cho Chương trình dành cho các nhà Quản lý cao cấp ở Chính quyền Bang và Địa phương tại Trường Quản lý Nhà nước John F. Kennedy, Đại học Harvard. Nghiên cứu này được chuẩn bị như là một cơ sở cho việc thảo luận trong lớp học hơn là để minh họa cho sự quản lý một vấn đề chính sách công thích hợp hay không thích hợp. Nghiên cứu này cũng nhận được sự hỗ trợ từ Quỹ Ford thông qua Chương trình Phát triển Tài liệu Giảng dạy Chính sách Công, mà được đồng quản lý bởi Viện Khoa học Chính sách và Vấn đề Công Duke, và Học viện sau Đại học Rand.

dịch vụ và họ thấy rằng khó mà lập được kế hoạch và thực hiện những cắt giảm dịch vụ này một cách hiệu quả

Vào năm 1976, SEPTA hết tiền trước khi kết thúc năm tài khóa của mình. Các cuộc họp sau đó của các quan chức chính trị cấp cao đã làm nhẹ bớt tình hình trong ngắn hạn, nhưng không tạo ra được giải pháp dài hạn cho khó khăn tài chính của SEPTA.

Bây giờ là cuối mùa hè năm 1980 và SPTA một lần nữa gặp phải khó khăn tài chính. Nhiều người đã mong đợi rằng Luật Vận tải Đô Thị Pennsylvania mới ban hành gần đây có thể giúp dự đoán được việc tài trợ nhưng đạo luật này đã không đáp ứng được hy vọng đó. Hơn nữa, ngân sách hoạt động của SEPTA năm 1981 giả định rằng đề xuất tăng giá vé thêm 20 xu sẽ có hiệu lực kể từ ngày 1 tháng Bảy năm 1980. Tuy nhiên, mức tăng thực tế chỉ là 15 xu và ngày có hiệu lực của mức giá vé mới đã bị tòa án trì hoãn đến gần 1 tháng sau. Sự thiệt hại tạo ra từ việc giảm doanh thu tiền vé thấy trước cộng với khoản trợ giúp từ chính quyền liên bang thấp hơn mong đợi khiến cho ông Tổng Giám đốc Gunn giờ đây phải xem xét lại ngân sách hoạt động của SEPTA trong năm 1981.

Ông Gunn cũng phải thừa nhận rằng những vấn đề về tài chính có thể còn kéo dài qua khỏi năm tài khóa 1981. Những thay đổi cơ bản trong cách mà SEPTA được tài trợ là cần thiết. Hệ thống này rất cần có thêm doanh thu để khắc phục sự xuống cấp nghiêm trọng về dịch vụ mà điều này sẽ dẫn đến sự chậm trễ thường xuyên trong việc vận tải hành khách, sự thiếu an toàn cho hành khách ở các trạm dừng và trên xe buýt.

KHÁI QUÁT VỀ VÙNG PHILADELPHIA

Khu vực nội ô Philadelphia, với dân số năm 1970 là 3,9 triệu người, là khu vực lớn thứ tư ở Hoa Kỳ. Năm hạt mà SEPTA phục vụ bao gồm Thành phố Philadelphia (mà cũng có nghĩa là hạt Philadelphia) và bốn hạt ngoại ô là Bucks, Chester, Delaware và Montgomery. Trong hai thập niên vừa qua, tổng dân số của khu vực này vẫn ổn định, nhưng công ăn việc làm và cư dân đã chuyển từ thành phố trung tâm ra các vùng ngoại ô. Sự di dân này phần nào khiến cho Thành phố Philadelphia tập trung rất nhiều cư dân nghèo và cộng đồng thiểu số của vùng. (xem Bảng 1).

Hệ thống SEPTA, bao gồm hệ thống đường một chiều có tổng chiều dài khoảng 2.640 dặm, là một trong những mạng lưới vận tải đô thị toàn diện nhất tại Hoa Kỳ. Nó bao gồm hệ thống vận tải nhanh trên cao và dưới lòng đất, hệ thống xe điện mặt đất theo tuyến và không theo tuyến, hệ thống xe buýt và xe đồ và dịch vụ xe lửa phong phú dành cho những người đi làm theo lộ trình cố định (mua vé tháng). SEPTA được chia thành bốn bộ phận hoạt động, trong đó lớn nhất là Chi nhánh Vận tải Nội ô (CTD). Chỉ có chi nhánh đường sắt dành cho người đi vé tháng là hoạt động trên cả năm hạt. (Xem Bảng 2).

Bảng 3 cho thấy cách thức đi lại bằng vé tháng và mức thu nhập theo hạt cư trú của những người làm việc ở Philadelphia vào năm 1970. Trong số những người vừa sống vừa làm việc tại Philadelphia thì 37,7% sử dụng chủ yếu vận tải công cộng làm phương tiện để hàng ngày đi làm việc, trong khi chỉ có 21% số cư dân của hạt Delaware làm việc tại Philadelphia sử dụng hình thức này. Thông tin về mức thu nhập của người sử dụng hệ thống vận tải công cộng không sẵn có nhưng sự phân phối theo hạng thu nhập của tất cả người làm việc tại Philadelphia theo hạt cư trú, được trình bày trong ba cột cuối của Bảng 3, có thể gợi ý cho vấn đề này. 85% những người sống tại Philadelphia có thu nhập thấp hay trung bình. Các tỷ lệ tương ứng của những cư dân tại các hạt ngoại ô là thấp hơn nhiều. Điều không được trình bày trong Bảng 3 là có 11% những người làm việc hiện sống tại Philadelphia hàng ngày đi làm bằng vé tháng tại những nơi

ngoài thành phố. Trong số này, 21% có thu nhập cao, 49% có thu nhập trung bình và 30% có thu nhập thấp.

CƠ CẤU VÀ CHỨC NĂNG CỦA SEPTA

SEPTA được Hội đồng Bang Pennsylvania hình thành vào năm 1964 nhằm giám sát hoạt động của Công ty Vận tải Philadelphia (PTC) thuộc sở hữu tư nhân và nhằm trợ giá cho dịch vụ đường sắt dành cho người đi vé tháng - khi đó do công ty đường sắt Pennsylvania và Reading khai thác. Khi được SEPTA mua lại vào năm 1968, PTC đã ở trong điều kiện tài chính rất tồi tệ do đã nhiều năm chịu sự giảm sút lượng hành khách vận tải. Như bảng 4 cho thấy, số lượng người đi xe giảm đi khoảng 80.000 người hay 22% trong giai đoạn từ năm 1957 đến 1968. Cơ sở vật chất của PTC và hai đường sắt đang xuống cấp do sự trì hoãn việc bảo trì và việc hủy bỏ mua sắm trang thiết bị mới. Kể từ năm 1964, SEPTA đã mua hai công ty vận tải tư nhân khác cũng gặp khó khăn tài chính, đó là: Công ty Red Arrow vào năm 1970, và Công ty Xe buýt Schuylkill Valley vào năm 1976.

Đạo luật nhằm thiết lập SEPTA gán cho tổ chức này một quyền hạn rất lớn; SEPTA được thành lập nhằm mục đích “lập kế hoạch, mua lại, nắm giữ, xây dựng, cải thiện, duy trì, hoạt động, thuê ... và các chức năng khác liên quan đến hệ thống vận tải trong một khu vực đô thị ... đạt đến mức độ cần thiết nhằm hoạt động như một hệ thống hợp nhất”.

Theo luật, SEPTA được lập Hội đồng quản trị và Hội đồng này có thẩm quyền quyết định cuối cùng đối với tất cả chính sách vận tải. Hai thành viên từ một trong số năm hạt sẽ làm việc trong Hội đồng quản trị SEPTA trong một nhiệm kỳ năm năm và Thống đốc Pennsylvania chỉ định một thành viên khác có nhiệm kỳ làm việc cùng với nhiệm kỳ thống đốc. Để cho một quyết định được thông qua, cần phải có ít nhất sáu thành viên trong Hội đồng quản trị bỏ phiếu thuận. Nếu các thành viên đại diện cho 1/3 dân số của khu vực đô thị phản đối hành động của Hội đồng quản trị thì hành động đó không thể được chấp nhận trừ phi được 3/4 số thành viên trong Hội đồng quản trị ủng hộ tại kỳ họp tiếp theo. Theo tiêu chuẩn này, các đại diện của Philadelphia có thể phủ quyết các quyết định của Hội đồng quản trị.

Theo Chủ tịch đương nhiệm Hội đồng quản trị SEPTA, ông David Girard-diCarlo:

Những phát hiện về mặt lập pháp của Đạo luật thành lập SEPTA cho thấy rằng sự phối hợp giữa các chương trình vận tải khác nhau được xem như là vấn đề chính yếu trong vận tải. Người ta có cảm tưởng rằng nếu vấn đề này được giải quyết thông qua sự mua đứt và sáp nhập hệ thống thì ngành vận tải ắt sẽ có nền tảng vững chắc. Đường như quá trình lập pháp không kiểm tra tình trạng vật chất lẫn tài chính của các công ty vận tải cũng như là các xu hướng dài hạn ảnh hưởng đến ngành.

Mặc dù có sự giảm sút số lượng hành khách, cơ cấu của SEPTA được dựa trên một giả định rằng hoạt động của mình sẽ tự trang trải. SEPTA không được quyền đánh thuế và không được quyền ấn định mức trợ cấp của các chính quyền địa phương nhằm bù đắp chi phí vận tải. Thay vào đó, Đạo luật thiết lập SEPTA cho phép tổ chức này có quyền hạn xin và chấp nhận các khoản tài trợ của chính quyền liên bang, bang và địa phương, mặc dù lượng trợ cấp từ các nguồn này rất hạn chế khi Đạo luật nói trên được thông qua.

CÁC NGUỒN DOANH THU NĂM TÀI KHÓA 1980

Tiền vé là nguồn doanh thu lớn duy nhất của EPTA. Tiền vé được áp dụng thống nhất trong phạm vi Philadelphia và phạm vi của chi nhánh Frontier. Tại các khu vực ngoại ô của chi nhánh Vận tải Thành phố và trong toàn bộ chi nhánh Red Arrow, có những mức phụ thu khác nhau được tính thêm trên nền tảng giá vé tiêu chuẩn, phụ thuộc vào số lượng khu vực mà hành khách đi ngang qua. Trên các tuyến đường sắt dành cho người đi vé tháng, mỗi cặp trạm có một mức giá vé riêng và mức này cũng tăng theo khoảng cách di chuyển. Một vé chuyển tón 5 xu, và một hành khách có thể thực hiện đến 3 lần chuyển mà không phải trả thêm tiền vé cơ bản mới. Bảng 5 cho thấy giá vé cơ bản là 50 xu vào cuối năm tài khóa 1980.

Khi tính theo tỷ lệ phần trăm của chi phí hoạt động, doanh thu từ tiền vé trong toàn hệ thống giảm từ 84% vào năm 1971 xuống chỉ còn khoảng 50% vào năm 1979. Mặc dù chi phí cung cấp dịch vụ vận tải tăng trong suốt giai đoạn này, SEPTA lo ngại rằng việc tăng giá vé sẽ đẩy nhanh tốc độ giảm sút lượng hành khách. Kết quả là, biểu giá vé đã không thay đổi từ năm 1972 đến 1976 và chỉ tăng lên 15 xu vào cuối năm 1979. Cũng như mức giá vé của nhiều hệ thống vận tải khác trên toàn quốc, mức giá vé của SEPTA không theo kịp với tốc độ lạm phát. Sau khi đã loại trừ yếu tố lạm phát thì mức giá vé cơ bản của SEPTA vào đầu năm 1980 chỉ bằng một nửa so với mức của năm 1970.

Tỷ lệ phần trăm chi phí thu được từ tiền vé là khác nhau giữa các chi nhánh của SEPTA. Bảng 6 cho thấy rằng vào năm 1980, tiền vé bù đắp được 52% chi phí trong chi nhánh Vận tải Thành phố nhưng chỉ bù đắp được 39% trong chi nhánh đường sắt dành cho người đi vé tháng. Bảng này cũng cho thấy rằng con số của toàn hệ thống chịu ảnh hưởng mạnh từ hoạt động của chi nhánh Vận tải Thành phố – chi nhánh lớn.

Để đáp ứng phần chi phí không được tài trợ bởi doanh thu tiền vé, SEPTA phụ thuộc rất lớn vào trợ cấp của chính quyền. Bảng 7 cho thấy rằng chính quyền bang là cơ quan trợ cấp với tỷ trọng lớn nhất, sau đó là chính quyền liên bang; các hạt địa phương, bao gồm cả thành phố Philadelphia là những cơ quan trợ cấp ít nhất.

Số tiền mà chính quyền liên bang trợ cấp cho hoạt động vận tải được phân bổ cho các đô thị theo một công thức được định rõ trong luật về trợ cấp. Trợ cấp này, được gọi là tài trợ theo mục 5, tùy thuộc vào sự cho phép hàng năm của Quốc hội Hoa Kỳ. Sự trợ giúp của chính quyền liên bang chiếm khoảng 1/3 tổng trợ cấp của chính phủ cho SEPTA.

Luật của bang, áp dụng trong suốt năm tài khóa 1980, cho phép bang được hỗ trợ hoạt động và cho phép Hội đồng bang chi trả đến 2/3 thâm hụt của các tổ chức vận tải địa phương. Mức độ trợ cấp của bang cho SEPTA phụ thuộc vào khoản tiền dành riêng để hỗ trợ vận tải địa phương theo luật của bang mỗi năm và vào sự phân bổ của Sở Giao thông Vận tải Pennsylvania (Penn DOT) đối với nguồn trợ cấp này cho các hệ thống địa phương.

Trợ cấp bang được tài trợ từ Quỹ chung của bang. Bảng 8 cho thấy 49% số thu thuế của bang được tạo ra từ thuế doanh thu. Gần một nửa số thu thuế doanh thu này được tạo ra từ mức thuế suất 6% của thuế doanh thu chung. Cơ sở thuế doanh thu không bao gồm lương thực, áo quần và được phẩm theo qui định. Thuế thu nhập tạo ra 23% số thu thuế của bang; thuế suất 2,2% được áp dụng cho thu nhập từ việc làm và thu nhập không phải từ việc làm; không có bất cứ sự miễn giảm thuế nào.

Chính quyền địa phương – bốn hạt ngoại ô và Thành phố Philadelphia- được Bang yêu cầu phải tài trợ 1 USD trên mỗi 2 USD hỗ trợ của bang. Trong khi lẽ ra có thể có mức tài trợ cao hơn thì các chính quyền địa phương thường hạn chế phần đóng góp của mình theo lượng tương

ứng được yêu cầu. Việc các chính quyền địa phương tôn trọng công thức 1:2 đã đặt ra một cách hiệu quả giới hạn về trợ cấp của chính quyền cho SEPTA một khi mức trợ giúp của bang được thiết lập. Khi SEPTA không thể giữ cho chi phí của mình nằm trong khoảng này thì có thể xảy ra tình trạng các khoản thâm hụt không được tài trợ.

Bốn hạt ngoại ô phụ thuộc vào số thu thuế tài sản để tài trợ cho phần đóng góp vào khoản thâm hụt của SEPTA. Như Bảng 9 cho thấy, gánh nặng thuế tài sản trung bình thay đổi trong bốn hạt ngoại ô này. Nếu tính cả thuế trường học, thuế đô thị cũng như là thuế hạt, thì mức thuế suất thuế tài sản trung bình thay đổi từ 23,73 USD trên mỗi 1.000 USD giá trị thị trường ước tính tại hạt Montgomery đến 39,58 USD tại hạt Delaware.

Thành phố Philadelphia, nơi chi trả phần lớn trong khoản đóng góp của địa phương, áp dụng cả thuế tài sản và thuế lương thành phố đối với tất cả thu nhập từ tiền lương của cư dân và thu nhập tiền lương của những người đi làm bằng vé tháng kiếm được tại thành phố. Mặc dù 65% số thu thuế của thành phố Philadelphia được tạo thành từ thuế lương, thuế thu nhập và thuế lợi nhuận ròng, thành phố vẫn áp dụng mức thuế thuế tài sản hữu hiệu là 30.87 USD trên mỗi 1.000 USD giá trị thị trường ước tính. (Xem Bảng 9).

Thâm hụt tại bốn chi nhánh của SEPTA được chia ra từng phần giữa các hạt tùy vào các thỏa ước được dàn xếp tại thời điểm khi mỗi chi nhánh được mua, hoặc trong trường hợp dịch vụ đường sắt cho người đi vé tháng, tại thời điểm thành lập SEPTA. Nhìn chung, thâm hụt được chia ra ước tính trên cơ sở vị trí của quãng đường vận tải (tính theo dặm) của một chi nhánh (xem Bảng 2). Ví dụ, hạt Montgomery chi trả 100% khoản thâm hụt được địa phương tài trợ đối với chi nhánh Frontier bởi vì chi nhánh này hoạt động gần như trong toàn bộ địa phận Hạt. Phần tài trợ địa phương đối với khoản thâm hụt như sau:

PHẦN TRĂM CỦA PHẦN ĐÓNG GÓP ĐỊA PHƯƠNG CỦA

<u>HẠT</u>	<u>VẬN TẢI</u> <u>THÀNH</u> <u>PHỐ</u>	<u>ĐƯỜNG SẮT CHO</u> <u>NGƯỜI ĐI VÉ</u> <u>THÁNG</u>	<u>RED</u> <u>ARROW</u>	<u>FRONTIER</u>	<u>TỔNG SỐ</u>
Philadelphia	100%	70,0%	0%	0%	84,5%
Delaware	0	8,8	86	0	6,1
Chester	0	4,3	2	0	2,0
Montgomery	0	11,0	12	100	4,7
Bucks	0	5,9	0	0	2,7
	100	100,0	100	100	100,0

Các khoản trợ cấp giúp cho SEPTA bù đắp chi phí của mình, nhưng số tiền trợ cấp là bao nhiêu thì Hội đồng quản trị không được biết vì các khoản này được lập kế hoạch cho năm tiếp theo. Chu kỳ tài khóa của SEPTA là từ tháng Bảy năm này cho đến tháng Sáu năm sau, cũng giống như chu kỳ tài khóa của bang và thành phố. Chu kỳ ngân sách của các hạt địa phương trùng với năm dương lịch trong khi của chính quyền liên bang là từ tháng Mười năm này cho đến tháng Mười hai năm sau. SEPTA phải chuẩn bị ngân sách của mình trong điều kiện không biết được số tiền hỗ trợ nhận được là bao nhiêu từ phía bang và các chính quyền địa phương, trong khi đó số tiền hỗ trợ phải tuân theo nguyên tắc 1:2 (một USD từ quỹ bang phải ứng với 50 xu

tiền hỗ trợ từ địa phương). Các khoản trợ cấp của chính quyền liên bang cũng phải được ước tính. Một phần do sự không chắc chắn về các nguồn thu này mà SEPTA thường gánh chịu các khoản thâm hụt không được tài trợ.

KHỦNG HOẢNG TÀI TRỢ NĂM 1976

Vào những năm đầu thập niên 70, hệ thống SEPTA được quản lý theo chính sách gia tăng dịch vụ có chọn lọc không được định trước và sự tăng cường dần dần đội ngũ quản lý và hoạt động. Mặc dù hệ thống dường như đang hoạt động như thể nó có đủ tiền, SEPTA tiếp tục thực hiện thông lệ của công ty Vận tải Philadelphia và công ty đường sắt cũ là trì hoãn việc bảo trì xe cộ trong nỗ lực giảm chi phí mà không cắt giảm dịch vụ. Ngay cả như vậy thì chi phí vẫn thường cao hơn doanh thu và các khoản trợ cấp biết trước. Mặc dù SEPTA thường có được những khoản dành riêng để bổ sung từ Bang và các Hạt nhằm hỗ trợ cho việc bù đắp chi phí thì hệ thống này vẫn phải gánh chịu các khoản thâm hụt không được tài trợ mỗi năm ngoại trừ năm 1974 và những quỹ dự trữ cho việc bù đắp các khoản thâm hụt này ngày càng cạn kiệt.

Vào năm tài khóa 1976, các khoản trợ cấp từ chính quyền bang và địa phương không đủ đã làm cho SEPTA không có ngân quỹ cần thiết để hệ thống hoạt động đến hết năm tài khóa. Giá vé cơ bản tăng từ 35 xu lên 50 xu trong các dịch vụ vận tải của SEPTA đã gây tranh cãi trong suốt nửa đầu năm 1976. Các viên chức thành phố và Hội đồng quản trị SEPTA lo ngại rằng sự gia tăng tiền vé này sẽ đẩy khách hàng khỏi SEPTA và gây thiệt hại hơn nữa cho hệ thống. Các đại diện của thành phố cũng miễn cưỡng trong việc ủng hộ cho sự tăng giá vé đặc biệt là đối với chi nhánh CTD, bởi vì một số lượng lớn hành khách có thu nhập thấp phụ thuộc vào SEPTA trong vấn đề di chuyển. Theo quan điểm của các đại diện này, thay vì tăng giá vé thì nên tài trợ cho các khoản thâm hụt ngày càng gia tăng của SEPTA bằng những sự đóng góp cao hơn từ bang và các hạt giàu có hơn.

Không có gì là ngạc nhiên khi người được Thống đốc bổ nhiệm vào Hội đồng SEPTA đã lập luận rằng sự gia tăng đóng góp của các hạt ngoại ô sẽ thích hợp hơn so với sự tăng giá vé hay việc tăng thêm trợ cấp của bang. Nhưng ngược lại, các đại diện của những hạt ngoại ô lại ủng hộ cho việc sự tăng giá vé. Ý kiến của công chúng về sự gia tăng cho phép tất cả quan điểm đều được lắng nghe.

Trong khi tranh luận về đề xuất gia tăng giá vé nổ ra quyết liệt thì SEPTA bắt đầu cạn tiền. Các khuôn mẫu trước đây về các những khoản dành riêng nhằm bổ sung từ Luật của Bang vào cuối năm tài khóa đã không được tái diễn. Tháng Năm 1976, một tháng trước hi kết thúc năm tài khóa, SEPTA đã hầu như cạn kiệt tất cả vốn lưu động của mình và ở trong tình trạng nguy hiểm là không trả được lương cho hơn 6.000 người lao động của mình. Kết quả là, tất cả nhân viên quản lý và công nhân có quá trình phục vụ ít hơn một năm đều bị sa thải. Ngay cả khi đã làm vậy thì hệ thống vẫn cần đến ngân quỹ khẩn cấp để tiếp tục hoạt động.

Một “cuộc họp cấp cao” chính trị với các thành viên gồm Thống đốc bang Pennsylvania, ông Shapp, Thị trưởng Philadelphia Rizzo và đại biểu các hạt đã đưa ra biện pháp hỗ trợ ngắn hạn và một số nỗ lực cải cách tài trợ trong dài hạn. Thị trưởng Rizzo cung cấp cho SEPTA 5 triệu USD, khoản tiền mà trước đó thành phố đã rút khỏi khoản đóng góp mong đợi của mình do khó khăn tài chính của bản thân thành phố.

Để nghiên cứu các vấn đề tài trợ dài hạn cho SEPTA, một ủy ban gồm các thành viên được bầu chọn, do Đại biểu hạt Chester là ông Baker làm Chủ tịch, được thành lập và một cuộc nghiên cứu quan trọng về mặt quản lý cũng đã được tiến hành. Sau đó, cũng trong năm này, hạ viện bang Pennsylvania đã chỉ định một hội đồng đặc biệt cho việc điều tra SEPTA và hội đồng

cổ vấn chính thức cho Sở Giao thông Vận tải của bang cũng đồng thời thành lập một nhóm hành động về tài trợ cho vận tải.

Mặc dù có sự gia tăng trong khoản đóng góp của thành phố cũng như các hứa hẹn cải cách, SEPTA kết thúc năm 1976 với khoản thâm hụt không được tài trợ là trên 13 triệu USD. Vào tháng Năm năm 1977, một sự gia tăng giá vé lên thêm 10 xu đã được thông qua (thấp hơn 5 xu so với mức đề xuất vào đầu năm 1976), làm tăng giá vé cơ bản của SEPTA từ 35 xu lên 45 xu. Tuy nhiên, doanh thu tăng thêm từ sự gia tăng giá vé này là không đủ hiệu quả để ngăn chặn sự thâm hụt không được tài trợ khá lớn khác trong suốt năm 1977.

CÁC VẤN ĐỀ TÀI CHÍNH NĂM 1980

Năm tài khóa 1980 mang tới một cuộc khủng hoảng tài chính khác và một tổng giám đốc mới, David L. Gunn, một học viên tốt nghiệp từ Trường Kinh doanh Harvard và là cựu Giám đốc điều hành của Công ty Vận tải Vịnh Massachusetts, người phải kết thừa rất nhiều vấn đề về quản lý tại SEPTA. Hệ thống SEPTA đang xuống cấp nhanh chóng. Nhiều thiết bị của hệ thống, một số đã vượt quá tuổi thọ, rất cần được bảo trì và sửa chữa. Độ tin cậy và sẵn có của xe cộ đã rơi xuống mức điểm thấp nhất và những sự chậm trễ trong hoạt động hàng tháng là ở mức cao nhất trong lịch sử của hệ thống.

Khi Gunn tiếp quản công việc vào giữa năm tài khóa, ông không thể tránh khỏi khoản thâm hụt không được tài trợ lớn khác. Mặc dù vào tháng Giêng năm 1979, giá vé thêm đã tăng thêm 5 xu, nhưng những gia tăng trong chi phí và sự giảm sút các khoản trợ cấp của chính quyền bang và liên bang không dự đoán trước được đã tạo ra một khoản thâm hụt không được tài trợ trong năm 1980 là 21 triệu USD. SEPTA bù đắp khoản thâm hụt này bằng cách ứng trước từ chính quyền liên bang 10,2 triệu USD trên khoản hỗ trợ biết trước của năm 1981 và bằng việc không chi trả các khoản trợ cấp về vận tải đường sắt đang còn tranh cãi.

Khi tiến hành lập ngân sách hoạt động đầu tiên, nghĩa là cho năm tài khóa 1981, ông Gunn đã phải đối mặt với nhiều vấn đề. Việc mất đi – có tính trước – một số công nhân CETA đã buộc ông ta phải tìm các cách thức mới để vệ sinh và bảo trì xe cộ của SEPTA. Hơn nữa, khả năng Quốc hội sẽ cắt giảm các khoản dành riêng cho vận tải liên bang làm tăng thêm khó khăn trong việc ước lượng các khoản trợ cấp của chính quyền liên bang. Tuy nhiên, gây đau đầu nhất là dự đoán của ông ta về sự gia tăng giá nhiên vật liệu và chi phí lao động có thể làm cho chi phí của năm tài khóa 1981 tăng thêm 41,9 triệu USD. Một dự báo gia tăng 16% trong các khoản trợ cấp của chính quyền bang và địa phương sẽ chỉ đem lại một sự trợ giúp thêm 17 triệu USD cho năm tài khóa 1981, chưa bằng một nửa chi phí hoạt động tăng thêm (xem Bảng 10).

Nhằm giải quyết vấn đề thâm hụt và trả lời lại cho sự phản đối kịch liệt của công chúng về những sút giảm trong chất lượng dịch vụ, Gunn thấy không còn cách nào khác hơn là phải gia tăng giá vé vận tải tại thời điểm bắt đầu năm tài khóa 1981, tháng Bảy năm 1980. Vì vậy, SEPTA đề xuất lên Hội đồng Quản trị tăng giá vé cơ bản từ 50 lên 70 xu và vé chuyển tăng từ 5 lên 10 xu.

CUỘC TRANH LUẬN GIÁ VÉ NĂM 1980

Khi xây dựng ngân sách hoạt động của SEPTA cho năm 1981, Tổng Giám đốc Gunn giả định rằng giá vé cơ bản vận tải đường bộ sẽ tăng từ 50 xu lên 70 xu vào ngày 1 tháng Bảy năm 1980 và giá vé cũng sẽ tăng đối với chi nhánh đường sắt cho người đi vé tháng. Theo SEPTA,

các mức giá vé cao hơn sẽ tài trợ 53% chi phí hoạt động so với mức 45% khi không có sự tăng giá vé vận tải đường bộ và đường sắt.

Để ủng hộ cho những sự gia tăng này, SEPTA lưu ý rằng biểu giá vé đề xuất của mình tương ứng với các mức giá vé của các hệ thống lớn khác (xem Bảng 11). Công ty cũng chỉ ra rằng mức giá vé cơ bản của mình đã không theo kịp với sự gia tăng giá cả nói chung, được tính bằng chỉ số giá tiêu dùng (CPI) (xem Bảng 12).

Các nhà phân tích của SEPTA ước tính rằng các mức giá vé vận tải cơ bản và giá vé chuyển cao hơn sẽ làm giảm số lượng hành trình vận tải xuống 8,2% đối với chi nhánh CTD; 7,3% đối với chi nhánh Red Arrow và 5,7% đối với chi nhánh Frontier. Các nhà phân tích đã giả định trong tính toán của mình rằng bất cứ một sự gia tăng 1% giá vé sẽ tạo ra một sự sụt giảm 0,2% lượng hành khách là người lớn, mua đủ vé và kết luận rằng tổng doanh thu của ba chi nhánh này sẽ tăng thêm gần 30 triệu USD.

Các ước tính của SEPTA là lạc quan hơn so với ước tính khi sử dụng qui tắc Simpson-Curtin, một qui tắc ngón tay cái đơn giản được sử dụng trong ngành vận tải nhằm dự báo kết quả của sự thay đổi mức giá vé. Dựa vào một phân tích về các ảnh hưởng của sự gia tăng giá vé vận tải đường bộ trong thực tế tại một số thành phố lớn ở Hoa Kỳ từ Thế chiến thứ Hai, qui tắc này nói rõ rằng một điểm phần trăm gia tăng mức giá vé sẽ làm giảm lượng hành khách xuống khoảng 1/3 điểm phần trăm. Áp dụng cho mức tăng giá vé dự tính của Philadelphia từ 50 lên 70 xu (tức là một sự gia tăng 40%), qui tắc Simpson-Curtin ám chỉ một sự giảm sút 13% lượng hành khách. Bảng 13 trình bày các ước tính về lượng hành khách thay đổi ra sao theo sự thay đổi mức giá vé. Mặc dù không được thể hiện trong các ước tính này, người ta tin rằng phản ứng của hành khách đối với sự tăng giá vé cũng thay đổi theo mục đích chuyến đi và nhóm thu nhập. Những thay đổi trong phản ứng này đã dẫn đến việc một số hệ thống áp dụng các cơ cấu giá khác biệt với các mức giá vé cao hơn cho các chuyến đi làm (phụ thu áp dụng cho giờ cao điểm) hay các chuyến đi thành thị – ngoại ô (các mức phí dựa trên khoảng cách di chuyển).

Cuối tháng Sáu năm 1980, Hội đồng Quản trị SEPTA bắt đầu nghiên cứu những thay đổi về mức giá vé mà ban giám đốc SEPTA yêu cầu. Hội đồng quản trị đã chọn việc xem xét một sự gia tăng nhỏ hơn mức mà ban giám đốc đề nghị. Chủ tịch Hội đồng quản trị David Gircardi-Carlo đề xuất mức giá vé 65 xu sau khi các đại diện của Thành phố Philadelphia nói rằng họ sẽ phủ quyết mức giá vé 70 xu.

Với việc SEPTA đang phải đối mặt với một khoản thâm hụt chung là gần 30 triệu USD, Hội đồng quản trị thấy khó mà chống lại sự cần thiết của việc tăng giá vé. Những khoản đóng góp cao hơn từ phía chính quyền bang và địa phương cũng như những gia tăng theo lịch trình trong mức giá vé đường sắt đối với người đi vé tháng đã được tính toán vào ngân sách hoạt động. Tổng Giám đốc Gunn đang cố gắng tận dụng bất cứ sự tiết kiệm khả dĩ nào mà không phải cắt giảm dịch vụ. Thực tế là, khi đề xuất mức giá cơ bản 70 xu cho vận tải đường bộ, những người thẩm tra độc lập được chỉ định để lắng nghe ý kiến của công chúng, đã lưu ý rằng trong suốt 26 giờ đi thu thập, với 190 bằng có thu được từ 5 cuộc tiếp xúc công khai với công chúng, không có “các chọn lựa vững vàng khác cho các đề xuất của SEPTA” được trình bày.

Trong các cuộc tiếp xúc công khai với công chúng về vấn đề đề xuất tăng giá vé, điều được kiến nghị là có lẽ các chính quyền địa phương nên đóng góp nhiều hơn cho khoản thâm hụt hoạt động của SEPTA. Tuy nhiên, dường như rất ít khả năng các chính quyền địa phương sẽ đóng góp nhiều hơn khoản tương ứng với ngân quỹ của chính quyền bang. Các khoản tài trợ mà mỗi hạt phải cung cấp đã được dự kiến có tăng ở mức hơn 12% tại thời điểm mà ngân sách của chính các hạt này đang căng thẳng. Thành phố Philadelphia đã thâm hụt 28 triệu USD trong năm

tài khóa vừa qua, Hội đồng Thành phố mới đây đã gia tăng thuế suất thuế tài sản địa phương thêm 9%, và thuế lương của Thành phố được áp dụng cho cả những người không cư trú tại Bang ở mức hiện hành. Các hạt ngoại ô cũng đang cảm thấy áp lực lạm phát trong chi phí cung cấp dịch vụ công quyền. Hơn nữa, luật pháp của bang giới hạn mức tăng thuế suất thuế tài sản ở mức 5% mỗi năm. Những tình huống tài chính này làm cho việc trợ giúp thêm của địa phương khó có khả năng xảy ra.

Mặc dù hầu hết thành viên Hội đồng quản trị hiểu rằng có rất ít biện pháp thay thế cho sự tăng giá vé vận tải, họ vẫn không nhất trí trong việc sự ủng hộ đối với đề xuất này. Các đại diện của các hạt ngoại ô cũng nhận thấy sự cần thiết của các ngân quỹ bổ sung và sự không sẵn có các nguồn doanh thu khác, nhưng họ cảnh giác về sự tiếp tục phụ thuộc vào sự gia tăng giá vé vận tải nhằm đáp ứng chi phí ngày càng leo thang của SEPTA và quan ngại đến ý kiến của công chúng chống lại việc tăng giá vé, đặc biệt là đối với Chi Nhánh CTD. Đại diện cho cả đa số hành khách của SEPTA và đa số hành khách sử dụng vận tải công cộng có thu nhập thấp trong khu vực, đại diện của Philadelphia – George Beetle và Judith Harris – đã bỏ phiếu chống lại biện pháp tăng giá vé. Họ nói rằng họ nghĩ mức giá vé 65 xu là quá cao. Tuy nhiên, họ khẳng định là không có ý định sử dụng quyền phủ quyết của mình với tư cách đại diện cho 1/3 dân số vùng. Vì vậy, sự tăng giá vé được thông qua.

Chỉ bao lâu sau khi Hội đồng quản trị phê chuẩn sự tăng giá vé, một trong những nhóm lớn nhất và to tiếng nhất đã chống đối việc này, Hiệp hội Bảo vệ và Giáo dục Người Tiêu dùng (CEPA), đã sắp xếp một vụ kiện nhằm ngăn chặn biện pháp tăng giá vé. CEPA cho là đa số khách hàng quen thuộc của SEPTA không có khả năng đáp ứng sự gia tăng giá vé này. Bởi vì các doanh nghiệp ở thành phố hưởng lợi từ SEPTA cũng giống như hành khách, CEPA lập luận rằng các doanh nghiệp cũng nên tài trợ một phần như là nguồn thu bổ sung cần thiết cho SEPTA. Cụ thể là, CEPA ủng hộ một loại thuế lương mới, do các chủ doanh nghiệp trả, như là một cách thức thay thế cho việc tăng giá vé.

Vào ngày mà biểu giá vé mới có hiệu lực, thẩm phán tòa dân sự đã đưa ra phán quyết rằng SEPTA đã thực hiện việc tăng giá bất hợp pháp và ban hành lệnh chống lại việc tăng giá vé. Vì thẩm phán này phán quyết là các đại diện của Philadelphia đã bỏ phiếu chống và phiếu chống cấu thành nên quyền phủ quyết. Thẩm phán gọi yêu cầu tăng giá vé trở lại Hội đồng quản trị SEPTA để biểu quyết lại. Tại cuộc họp Hội đồng kế tiếp, một đại diện của Philadelphia bỏ phiếu thông qua sự tăng giá vé. Mức giá vé tăng thêm 15 xu bắt đầu có hiệu lực vào ngày 25 tháng Bảy.

Bởi vì sự gia tăng giá vé là nhỏ hơn mức đề xuất bao đầu và bị hoãn lại gần một tháng, nên đã không tạo ra được doanh thu 30 triệu USD như đã dự báo. Và tình hình còn tồi tệ hơn khi Gunn biết được rằng SEPTA sẽ nhận được mức trợ cấp từ chính quyền liên bang trong năm tài khóa 1981 xấp xỉ ít hơn 12% mức nhận được trong năm tài khóa 1980, thấp hơn nhiều so với mức 2% mức tăng được dự toán trong năm. Như vậy, trong hai năm liên tiếp, Gunn phải đối mặt với một khoản thâm hụt không được tài trợ lớn.

TÁI CƠ CẤU VIỆC TÀI TRỢ CHO SEPTA

Chỉ có sự tăng giá vé không thôi thì không giải quyết được các vấn đề tài chính của SEPTA. Nhiều học viên nghiên cứu về các vấn đề SEPTA lập luận rằng, các khoản thâm hụt có tính chu kỳ và các vấn đề trong việc lập kế hoạch gây ra bởi những mức trợ cấp công cộng không chắc chắn chỉ có thể được xác định chính xác bằng những thay đổi quan trọng trong cách mà tổ chức được tài trợ. Hai vấn đề mang tính chu kỳ là ngân quỹ không tương xứng và không

có khả năng trong việc lập kế hoạch cắt giảm dịch vụ. Theo ông Gunn, sự không ổn định chung quan việc tài trợ cho SEPTA đòi hỏi rằng sự cắt giảm dịch vụ nên được thực hiện trong khoảng giữa của năm tài chính. Bởi vì không có thời gian cho việc lập kế hoạch hoạt động, những sự cắt giảm dịch vụ này không thể được thực hiện một cách hữu hiệu. Những thay đổi về hoạt động chỉ có thể được thực hiện ba lần mỗi năm – khi các kế hoạch được xem xét lại vào mùa thu, mùa đông và mùa xuân. Nếu cắt giảm ngân sách được yêu cầu khi có một nhu cầu đột xuất về sự căng thẳng trong chi tiêu thì có lẽ phải mất cả một mùa đầy đủ trước khi SEPTA có thể áp dụng việc tiết kiệm vào thực tiễn hoạt động. Hơn nữa, bởi vì không có cách nào để giải quyết ổn thỏa những thay đổi dịch vụ trong suốt năm, những sự cắt giảm có thể trở nên đột ngột và sâu hơn mức lẽ ra là cần thiết với sự cảnh báo trước. Vì vậy, việc có được một nguồn tài trợ có thể đoán trước được là rất quan trọng đối với ông Gunn.

Các báo cáo do các ủy ban lập pháp và nhóm hành động thực hiện đã tán thành sự tham gia nhiều hơn của chính quyền bang vào việc tài trợ cho vận tải khi đề xuất những thay đổi khác nhau trong khoản đóng góp của bang và trong phương thức mà qua đó các khoản được tài trợ. Báo cáo Larson năm 1978, do nhóm hành động của Ủy Ban Cố vấn Vận tải bang Pennsylvania thực hiện, đã đề xuất một khoản dành riêng từ Ngân quỹ Chung của Hội đồng Thành phố cho việc tài trợ vận tải. Liên quan đến việc duy trì các mức dịch vụ hiện hữu, Nhóm Hành động cũng kiến nghị rằng bang tài trợ tối đa 75% các khoản thâm hụt “bắt buộc” trong vận tải địa phương, được định nghĩa là các khoản thâm hụt hoạt động trừ đi khoản trợ giúp từ chính quyền liên bang, và như vậy phần chi phí được bù đắp bởi tiền bán vé giảm xuống xấp xỉ còn 45%. Nhóm Hành động cũng đề nghị rằng các khoản trợ cấp cho mỗi tổ chức vận tải khác nhau tùy thuộc vào nhu cầu và hiệu quả hoạt động. Nhóm Hành động này cũng đã nghĩ ra một công thức tài trợ có tính đến khoản thâm hụt của hệ thống và cung cấp sự quản lý với những khuyến khích cải thiện hiệu quả hoạt động. Cuối cùng, Báo cáo kiến nghị rằng các chính quyền địa phương nên được cho phép quyền chọn áp dụng các loại thuế riêng cho việc vận tải.

Ủy ban Baker, sản phẩm của các cuộc họp chính trị được tổ chức trong suốt cuộc khủng hoảng 1976, đã vận dụng cả doanh thu dành riêng lẫn cách tiếp cận công thức mà Báo cáo Larson đề xuất. Ủy ban này, do Ủy viên Hội đồng Hạt Chester là Baker làm Chủ tịch, đã đề xuất rằng mỗi năm một tỷ lệ phần trăm cố định của số thu từ thuế hiện hành sẽ được dành riêng cho quỹ dịch vụ vận tải công cộng. Việc dành riêng số tiền 9% thuế thu nhập cá nhân của bang vừa làm tăng cả khoản tiền mà bang dành cho việc vận tải đồng thời đảm bảo rằng khoản tiền này sẽ tăng theo độ lớn nền kinh tế bang.

Ban giám đốc SEPTA, trong một báo cáo được chuẩn bị cho Ủy ban Điều tra Hạ viện bang Pennsylvania, đã xem xét lại những đề xuất này và các đề xuất khác kiến nghị về những cải cách đối với việc tài trợ của bang cho hoạt động vận tải công cộng. Quan tâm đầu tiên của ban giám đốc là việc tài trợ của bang có thể dự đoán trước được hay không. Trong khi báo cáo ủng hộ những thay đổi trong việc phân bổ ngân quỹ giữa các hệ thống, đặc biệt là việc sử dụng những khuyến khích về hiệu quả hoạt động, báo cáo này nhấn mạnh đến những kiến nghị giống như trong Ủy ban Baker nhằm đảm bảo cho sự sẵn có của ngân quỹ. Báo cáo này lập luận rằng bất cứ phương thức tài trợ nào mà phụ thuộc vào các khoản dành riêng hàng năm đều không xác định chính xác được vấn đề gây tổn hại nhất cho tổ chức – việc tài trợ không dự báo trước được.

Báo cáo của Ủy ban Điều tra Hạ viện thừa nhận nhu cầu phải có cơ sở tài trợ có thể dự báo trước được dành cho SEPTA. Báo cáo này cũng ủng hộ công thức phân bổ đối với sự phân phối các ngân quỹ của bang dựa trên nhu cầu và hiệu quả hoạt động. Tuy nhiên, báo cáo nêu ra mối quan ngại rằng một ngân quỹ dành riêng có lẽ làm yếu đi sự kiểm soát đối với việc chi tiêu

của SEPTA. Báo cáo đề nghị về một cơ sở có thể dự báo trước được nhưng cũng đề nghị chấm dứt việc dành riêng ra một nguồn tài trợ cho việc này.

Nhiều kiến nghị của Ủy ban Hạ viện đã được đưa vào bộ luật mà Thống đốc Thornburgh đã ký vào tháng Bảy năm 1980. Đạo luật mới, được biết đến như là Luật Vận tải Hành khách Đô thị bang Pennsylvania vào năm 1980, được các phương tiện truyền thông đăng tin như là có khả năng cung cấp được một cơ sở doanh thu có thể dự báo trước cho SEPTA.

Luật ban hành với nỗ lực nhằm làm cho việc hỗ trợ của bang dễ dự đoán trước hơn nhưng không đạt được mục đích cải cách chính yếu mà ban giám đốc SEPTA kỳ vọng. Đạo luật này cho phép mỗi tổ chức vận tải địa phương quyền được nhận khoản trợ cấp từ chính quyền bang ít nhất là 2/3, nhưng không nhiều hơn 3/4, khoản thâm hụt bắt buộc của mình. Sự khác biệt giữa việc tài trợ 2/3 và 3/4 phụ thuộc vào hiệu quả hoạt động của mỗi hệ thống, được đo bằng một số tiêu chuẩn do cơ quan lập pháp bang thiết lập. Sở Giao thông Vận tải bang quyết định sự thích hợp của mỗi hệ thống. Tuy nhiên, tổng số tiền mà mỗi tổ chức cuối cùng nhận được vẫn phụ thuộc vào số tiền được dành riêng mỗi năm mà Quốc hội cho phép.

Đạo luật này sẽ giảm bớt gánh nặng cho SEPTA nếu các khoản dành riêng là khá lớn đủ để bù đắp việc tài trợ mà Sở Giao thông Vận tải bang yêu cầu. Trái lại, Đạo luật cũng không đảm bảo rằng việc tài trợ trong tương lai của chính quyền bang sẽ có thể dự báo trước dễ dàng hơn mức có thể dự báo trước trong quá khứ. Đạo luật trước đây cho phép Sở Giao thông Vận tải bang tài trợ 2/3 khoản thâm hụt vận tải địa phương, nhưng việc tài trợ trong thực tế thường thấp hơn mức này.

CÁC ĐỀ XUẤT VỀ THUẾ VÙNG

Nếu không được tài trợ hoàn toàn, các biện pháp cải cách của bang đóng góp rất ít cho việc giải quyết vấn đề các khoản thâm hụt không được tài trợ hàng năm của SEPTA. Philadelphia, sau đó là các hạt ngoại ô, đã phát biểu rõ ràng mỗi một USD mà thành phố đóng góp phải tương ứng với số tiền hỗ trợ của bang. Như vậy, cả hai khoản đóng góp của chính quyền bang lẫn địa phương vẫn phụ thuộc vào khoản cho phép của Quốc hội.

Để khắc phục tính bất ổn trong thỏa thuận tài trợ tương ứng này, nhiều nhóm đã đề nghị việc đánh một loại thuế vùng và dành riêng khoản thu thuế đó cho việc vận tải công cộng. Những người đề xuất lập luận rằng một loại thuế vận tải đặc biệt sẽ đặt dấu chấm hết cho các khoản thâm hụt không được tài trợ bằng cách cung cấp một khoản tiền địa phương không bị ràng buộc bởi công thức phù hợp mà có thể được sử dụng cho khoản đóng góp của địa phương cho SEPTA.

Một phân tích gần đây về các biện pháp thay thế thuế vận tải hành khách công cộng vùng đối với SEPTA do một đội gồm các chuyên gia nghiên cứu kinh viện thực hiện đã nhìn nhận thuế vận tải vùng là một giải pháp hấp dẫn đối với vấn đề tài trợ không dự đoán trước được của SEPTA. Một loại thuế vùng sẽ làm cho ngân quỹ sẵn có khi cần và có thể tạo ra một sự phân phối công bằng hơn về gánh nặng tài trợ giữa các hạt cũng như là giữa những người trả thuế trong một khu vực nằm trong phạm vi quyền hạn.

Báo cáo này thảo luận bốn khả năng của thuế vùng: thuế tài sản, thuế thu nhập cá nhân, thuế bán lẻ và thuế doanh thu xăng dầu. Để đánh giá bốn loại thuế này, các tác giả đã nghiên cứu mức độ mà mỗi loại thuế sẽ tác động đến hành vi hộ gia đình. Ngoài ra, các tác giả cũng đặt ra câu hỏi ở mức độ nào thì một loại thuế cụ thể giúp cho việc thực hiện các mục tiêu chung của chính sách vận tải hàng khách công cộng. Cuối cùng, các nhà nghiên cứu quyết định khi nào thì mỗi trong số các loại thuế kể trên có thể tạo ra các quỹ tương xứng. Bảng 14 cho thấy mức thuế

suất đối với mỗi nguồn cần thiết cho việc cung cấp đủ ngân quỹ cho việc thay thế khoản trợ cấp hiện đang được năm hạt địa phương cung cấp.

Các đề xuất về thuế vùng không nhận được nhiều sự ủng hộ trong quá khứ. Tuy nhiên, bởi vì các vấn đề tài trợ hiện tại của SEPTA và sự thất bại của Đạo luật bang mới trong việc tạo ra một nguồn tài trợ có thể dự báo trước, Thị trưởng Green của Philadelphia dường như sẵn sàng bắt đầu một cuộc thảo luận về thuế vùng. Thành phố lo lắng về việc duy trì các mối quan hệ tốt với các vùng ngoại ô lân cận của mình và vì vậy chưa nỗ lực trong việc giảm phần trợ cấp cho thâm hụt của mình. Tuy nhiên, thành phố từ chối đóng góp nhiều hơn tỷ phần hiện tại từ số thu thuế chung của mình. Ủng hộ cho đề xuất rằng SEPTA nên nhận được nhiều hơn sự hỗ trợ địa phương, thành phố thích một nỗ lực của cả vùng dưới hình thức một loại thuế dành riêng hơn.

Các hạt ngoại ô, trong khi vẫn giữ các quan điểm khác nhau, không bày tỏ bất cứ mong muốn nào trong việc đóng góp nhiều hơn cho SEPTA. Nhiều cư dân ngoại ô phải trả thuế tiền lương của Philadelphia và hài lòng với việc hạt nơi họ cư trú tài trợ cho khoản thâm hụt của dịch vụ ở ngoại ô trong khi thành phố tài trợ cho khoản thâm hụt về dịch vụ thuộc địa giới hành chính của mình. Một số viên chức tại các hạt ngoại ô, đặc biệt là những người có liên quan chặt chẽ đến các quyết định vận tải trong vùng, thông cảm với yêu cầu có một cơ sở tài chính để dự báo trước hơn. Tuy vậy, hầu hết trong số họ thận trọng về khoản tiền dành riêng cho việc tài trợ vì họ nghĩ rằng một thỏa ước như vậy có thể có nghĩa là sự mất kiểm soát đối với việc chi tiêu của SEPTA. Không một ai trong số các viên chức này mong muốn thi hành thuế vùng; tuy vậy, một loại thuế do bang quản lý là có thể chấp nhận được.

NGHỊCH LÝ CỦA GUNN

Khi nói về việc thuế vùng thu hút sự chú ý, David Gunn bị bỏ rơi với rất ít giải pháp cho các khó khăn tài chính ám ảnh ban giám đốc SEPTA từ khi tổ chức này được thành lập và đi vào hoạt động. Hy vọng của ông ta rằng cơ quan lập pháp bang sẽ cung cấp một giải pháp dài hạn qua việc tạo ra một nguồn doanh thu có thể dự báo trước gần đây đã bị giáng một cú đấm mạnh với sự thông qua của Luật Vận tải Hành khách Công cộng bang Pennsylvania năm 1980. Hai tháng đầu tiên của năm tài khóa 1981 đã trôi qua, SEPTA vẫn chưa biết mình sẽ nhận được khoản trợ cấp từ các cấp chính quyền là bao nhiêu. Ngoài ra, việc trì hoãn thi hành sự tăng giá vé đột xuất, thấp hơn mức ông ta mong muốn và viễn cảnh một sự giảm sút thực tế về khoản hỗ trợ hoạt động từ phía chính quyền liên bang có nghĩa là Tổng giám đốc Gunn phải đối mặt với khả năng xảy ra một khoản thâm hụt không được tài trợ lớn trong năm thứ hai liên tiếp đương vị.

BẢNG 1
ĐẶC TRƯNG KINH TẾ – XÃ HỘI PHÂN THEO HẠT

	<u>BUCKS</u>	<u>CHESTER</u>	<u>DELAWARE</u>	<u>MONTGOMERY</u>	<u>PHILADELPHIA</u>
DÂN SỐ					
Dân số 1960 ^a	308.567	210.608	553.154	516.682	2.002.512
Dân số 1970 ^a	416.728	277.746	603.456	624.080	1.949.996
Dân số 1977 ^b	481.155	311.720	583.700	628.200	1.784.500
Phần trăm đô thị hóa ^a	76,2%	44,9%	96,8%	81,4%	100%
Phần trăm người da đen	1,8%	7,4%	7,2%	8,6%	26,4%
THU NHẬP					
Thu nhập bình quân đầu người 1978 ^b	\$7.212	\$7.536	\$7.744	\$8.889	\$6.533
1978 - % hộ gia đình thu nhập trên 25.000 USD	35,5%	44,4%	36,1%	50,6%	27,9%
1970 - % hộ gia đình dưới chuẩn nghèo 125% ^a	7,3%	6,8%	8,5%	6,8%	20,0%
NHÀ Ở – 1970					
Số hộ gia đình ^a	103.800	67.000	151.420	159.370	476.215
Phần trăm số nhà ở thuộc sở hữu chủ nhà	72,6%	68,3%	70%	71,9%	59,7%
Giá trị trung vị của nhà ở thuộc sở hữu chủ nhà	\$18.500	\$21.100	\$17.600	\$21.600	\$10.600

BẢNG 1 (tiếp theo)
ĐẶC TRƯNG CÁC HẠT

	<u>BUCKS</u>	<u>CHESTER</u>	<u>DELAWARE</u>	<u>MONTGOMER</u> <u>Y</u>	<u>PHILADELPHIA</u>	<u>TỔNG CỘNG</u>
<u>NGÀNH CÔNG NGHIỆP VÀ DOANH SỐ</u> <u>BÁN LẺ^c</u>						
Phần trăm nhà máy sản xuất trong vùng	16,4%	8,0%	8,7%	22,8%	44,1%	6.406 nhà máy
Phần trăm giá trị gia tăng trong vùng	12,0%	9,2%	16,1%	26,9%	35,8%	11,6 triệu USD
Phần trăm cửa hàng bán lẻ trong vùng	12,5%	7,6%	13,9%	20,0%	46,0%	29.168 cửa hàng
Phần trăm doanh số bán lẻ trong vùng	14,9%	12,0%	15,4%	21,6%	36,1%	12 triệu USD
<u>LƯC LƯƠNG LAO ĐỘNG^d</u>						
Tất cả người lao động tại SMSA – 1970	121.712	75.588	192.447	208.952	597.235	
Phần trăm được thuê bên ngoài hạt	43,7%	33,6%	44,5%	33,5%	13,6%	
Phần trăm được thuê tại Philadelphia	20,3%	7,6%	33,2%	22,6%	86,4%	

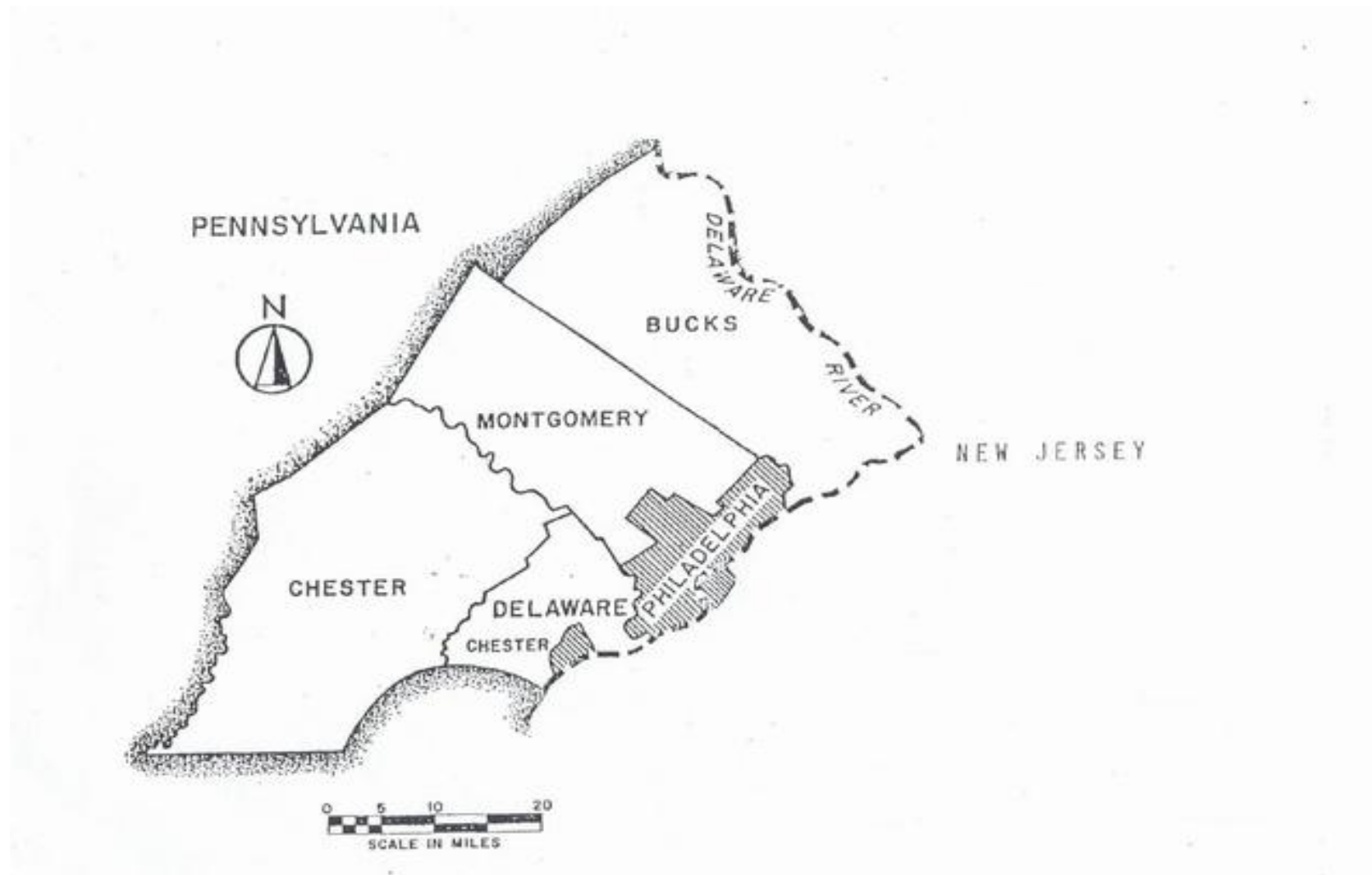
a-Nguồn: Tổng điều tra dân số Hoa Kỳ 1970

b-Nguồn: Tạp chí Quản lý Bán hàng và Tiếp thị (Sales and Marketing Management Magazine), Điều tra hàng năm về khả năng mua hàng

c-Nguồn: Hướng dẫn nơi chốn và chợ Penjerdel 1980

d-Nguồn: Tổng điều tra dân số Hoa Kỳ 1970

HÌNH 1: KHU VỰC HOẠT ĐỘNG CỦA SEPTA



BẢNG 2**SỐ DẠM CÁC TUYẾN ĐƯỜNG CỦA SEPTA PHÂN THEO HẠT NĂM 1979**

	Chi nhánh Vận tải Thành phố (CTD)	Chi nhánh Red Arrow	Chi nhánh Frontier	Chi nhánh Đường sắt dành cho người đi vé tháng
Philadelphia	1.838	65	0	64
Montgomery	207	102	166	83
Delaware	31	444	0	34
Bucks	105	0	0	60
Chester	0	42	3	39

BẢNG 3

**PHƯƠNG THỨC ĐI LÀM HÀNG NGÀY BẰNG VÉ THÁNG VÀ MỨC THU NHẬP
CỦA NGƯỜI LAO ĐỘNG LÀM VIỆC TẠI HẠT PHILADELPHIA, 1970^a
PHÂN THEO HẠT CƯ TRÚ**

Hạt cư trú	Số lượng làm việc tại Philadelphia	Phần trăm sử dụng vận tải công cộng b,c	<u>Phần trăm theo mức thu nhập b,d</u>		
			Thấp	Trung bình	Cao
Bucks	25.199	3,0%	18,0%	40,5%	41,5%
Chester	5.844	2,1	7,7	23,4	68,9
Delaware	65.087	21,2	21,8	40,9	37,3
Montgomery	48.073	6,3	16,4	29,1	54,5
Philadelphia	527.231	37,7	40,5	44,5	15,0

Nguồn: Tổng điều tra dân số Hoa Kỳ, Hành trình đi làm, 1970

- Hạt Philadelphia cũng chính là thành phố Philadelphia
- Được tính theo phần trăm của cột 1
- Như là phương tiện vận tải để đi làm chính yếu
- Thu nhập cao là có mức thu nhập cao hơn 15.000 USD, thu nhập trung bình ở mức từ 5.000 – 15.000 USD, và thu nhập thấp ở mức dưới 5.000 USD tính theo giá trị USD năm 1970.

BẢNG 4**XU HƯỚNG LƯỢNG HÀNH KHÁCH DÀI HẠN
CỦA CHI NHÁNH VẬN TẢI THÀNH PHỐ (CTD) 1957-1980**

1957	359.260.457	
1958	341.735.417	
1959	333.986.326	
1960	328.012.803	FI
1961	316.461.896	
1962	309.635.545	FI
1963	* 270.923.234	FI
1964	288.951.876	
1965	278.597.593	FI
1966	282.497.291	
1967	277.229.682	
1968	280.975.984	FI
1969	265.519.360	FI
1970	254.263.019	
1971	* 222.621.032	FI
1972	222.818.287	
1973	229.184.118	
1974	238.000.000	
1975	230.573.000	
1976	242.000.000	
1977	* 185.240.000	FI
1978	217.533.000	
1979	220.900.000	FI
1980 (ước tính)	220.300.000	

* Đỉnh công xảy ra trong năm
FI – Tăng giá vé

BẢNG 5**CHI NHÁNH VẬN TẢI THÀNH PHỐ (CTD) (PTC trước năm 1964)
BIỂU GIÁ VÉ CƠ BẢN VÀ GIÁ VÉ CHUYỂN**

<u>NGÀY</u>	<u>GIÁ VÉ CƠ BẢN</u>	<u>VÉ CHUYỂN</u>
4-3-59	20 xu	Miễn phí
25-10-60	22 xu	Miễn phí
15-1-62	23 xu	Miễn phí
5-2-63	25 xu	Miễn phí
18-1-65	25 xu	5 xu chỉ áp dụng cho lần chuyến đầu tiên
15-1-68	25 xu	5 xu mỗi lần chuyển
6-2-69	30 xu	5 xu mỗi lần chuyển
28-1-71	35 xu	5 xu mỗi lần chuyển
18-5-77	45 xu	5 xu mỗi lần chuyển
1-1-79	50 xu	5 xu mỗi lần chuyển
1-7-80	70 xu*	10 xu mỗi lần chuyển*

* Giá đề xuất

BẢNG 6**HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG CỦA SEPTA PHÂN THEO CHI NHÁNH
CHI NHÁNH VẬN TẢI THÀNH PHỐ (CTD)**

	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Số dặm xe (triệu)	59,0	49,0	51,4	50,9	49,7
Số hành khách (triệu)	238,0	198,0	210,0	220,0	225,9
Số hành khách/dặm	4,0	4,0	4,1	4,3	4,5
Doanh thu tiền vé mỗi hành khách	0,32	0,34	0,42	0,43	0,44
Chi phí mỗi hành khách	0,63	0,74	0,78	0,79	0,87
Thâm hụt mỗi hành khách	0,31	0,40	0,36	0,36	0,43
Trợ cấp mỗi hành khách	0,27	0,34	0,35	0,36	0,40
Không được tài trợ mỗi hành khách	0,04	0,06	0,01	0	0,03
Doanh thu tiền vé tính theo % chi phí	0,51	0,46	0,54	0,54	0,52

CHI NHÁNH RED ARROW

	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Số dặm xe (triệu)	6,5	6,8	5,8	5,9	5,9
Số hành khách (triệu)	18,8	16,8	16,9	17,3	18,2
Số hành khách/dặm	2,9	2,8	2,9	2,9	3,1
Doanh thu tiền vé mỗi hành khách	0,34	0,39	0,44	0,46	0,49
Chi phí mỗi hành khách	0,73	0,83	0,96	0,92	0,97
Thâm hụt mỗi hành khách	0,39	0,45	0,52	0,46	0,48
Trợ cấp mỗi hành khách	0,37	0,43	0,47	0,46	0,48
Không được tài trợ mỗi hành khách	0,03	0,01	0,05	0	0
Doanh thu tiền vé tính theo % chi phí	0,47	0,47	0,46	0,50	0,54

CHI NHÁNH ĐƯỜNG SẮT DÀNH CHO NGƯỜI ĐI VÉ THÁNG

	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Số dặm xe (triệu)	12,8	13,5	12,6	12,7	12,7
Số hành khách (triệu)	29,7	33,9	51,1	31,5	32,2
Số hành khách/dặm	2,3	2,5	2,5	2,5	2,5
Doanh thu tiền vé mỗi hành khách	0,87	0,72	1,03	1,03	1,16
Chi phí mỗi hành khách	1,82	2,00	2,58	2,56	2,99
Thâm hụt mỗi hành khách	0,96	1,18	1,55	1,53	1,83
Trợ cấp mỗi hành khách	0,84	1,18	1,55	1,53	1,49
Không được tài trợ mỗi hành khách	0,12	0	0	0	0,34
Doanh thu tiền vé tính theo % chi phí	0,48	0,41	0,40	0,40	0,39

KẾT HỢP CẢ BA CHI NHÁNH CTD, RED ARROW VÀ ĐƯỜNG SẮT

	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Số dặm xe (triệu)	78,3	68,5	67,8	67,5	68,3
Số hành khách (triệu)	286,5	248,7	261,0	268,8	276,3
Số hành khách/dặm	3,7	3,6	3,7	3,9	4,0
Doanh thu tiền vé mỗi hành khách	0,38	0,41	0,50	0,51	0,52
Chi phí mỗi hành khách	0,76	0,92	1,01	1,01	1,12
Thâm hụt mỗi hành khách	0,38	0,51	0,51	0,50	0,60
Trợ cấp mỗi hành khách	0,33	0,46	0,50	0,50	0,54
Không được tài trợ mỗi hành khách	0,05	0,05	0,01	0	0,06
Doanh thu tiền vé tính theo % chi phí	0,50	0,45	0,50	0,50	0,47

BẢNG 7
CÔNG TY VẬN TẢI ĐÔNG NAM PENNSYLVANIA (SEPTA)
NGUỒN THU

	<u>1976^a</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979^b</u>	<u>1980</u>	<u>1981^c</u>
Doanh thu tiền vé (triệu USD)	108,1	101,3	129,8	134,7	145,4	191,1
Doanh thu tính theo % của chi phí	50%	44%	49%	50%	46%	53%
Thâm hụt (triệu USD)	106,2	126,6	133,9	137,1	171,3	167,5
Cơ cấu các khoản trợ cấp						
Liên bang	15%	28%	39%	33%	29%	30%
Bang	47%	41%	39%	44%	39%	46%
Địa phương	25%	22%	19%	23%	20%	24%
Tổng các khoản trợ cấp	87%	91%	98%	100%	88%	100%
Phần trăm không được tài trợ	13%	9%	2%	0%	12%	-

a-Năm tài khóa 1976, Năm tài khóa 1977 và Năm tài khóa 1978 chỉ có số liệu cho các chi nhánh vận tải thành phố, Red Arrow và Đường sắt

b- Năm tài khóa 1979, Năm tài khóa 1980 và Năm tài khóa 1981 có số liệu cho cả bốn chi nhánh vận tải thành phố, Red Arrow, Đường sắt và Frontier

c-Dự báo giả định rằng giá vé cơ bản tăng lên đến mức 70 xu

BẢNG 8

CÁC LOẠI THUẾ CỦA HỘI ĐỒNG PENNSYLVANIA

<u>Số Thu Thuế Bang (1979)</u>	<u>SỐ LƯỢNG</u>	<u>PHẦN TRĂM CỦA TỔNG SỐ</u>
Thuế Doanh thu	3.313.484	49
Thuế doanh thu chung	1.895.499	28
Thuế nhiên liệu xe máy	525.564	8
Thuế doanh thu và hàng hóa khác	892.421	13
Thuế thu nhập cá nhân	1.552.159	23
Thu nhập doanh nghiệp ròng	853.715	13
Thuế môn bài	748.230	11
Thuế khác	266.919	4
TỔNG CỘNG	6.781.837	100

Các cơ sở và mức thuế suất

Thuế doanh thu chung:	Cơ sở thuế không bao gồm thực phẩm, quần áo và dược phẩm theo danh mục. Thuế suất là 6%
Thuế nhiên liệu xe máy	11 xu mỗi gallon
Thuế thu nhập cá nhân	Tất cả thu nhập từ việc làm và không làm trừ các khoản hỗ trợ công cộng, tiền bồi thường cho người lao động và tiền trợ cấp thất nghiệp và tiền nghỉ hưu đã chịu thuế. Không có miễn giảm thuế. Mức thuế suất là 2,2%.
Thuế thu nhập doanh nghiệp thuần	Dựa trên thu nhập liên bang, trước khi có khấu trừ thuế thu nhập doanh nghiệp của Pennsylvania. Mức thuế suất là 10,5%.

BẢNG 9

NGUỒN THU THUẾ ĐỊA PHƯƠNG

Thành phố Philadelphia

(Lưu ý – Thành phố cũng là hạt Philadelphia và được điều hành bởi hình thức chính quyền hội đồng thị trường).

Ngân sách năm tài khóa 1981 dự đoán trước khoản thu thuế của các loại thuế chính yếu của thành phố như sau:

	<u>Giá trị (ngàn USD)</u>	<u>Phần trăm tổng số thuế</u>
Thuế tài sản	233.964	28
Thuế tiền lương, thu nhập và lợi tức ròng	539.142	64
Các thuế khác	67.257	8
	840.363	100

Cơ sở thuế và các mức thuế suất

Thuế tài sản

Áp dụng chủ yếu cho bất động sản. Không áp dụng cho máy móc kinh doanh và các động sản khác.

Tất cả tài sản chịu thuế bị đánh thuế theo một tỷ lệ phần trăm giống nhau giá trị tài sản được định giá. Giá trị được định giá là xấp xỉ 50% giá trị thị trường. Giá trị thị trường ước tính của bất động sản chịu thuế (năm 1978) là 10,5 tỷ USD.

Mức thuế suất hữu hiệu áp dụng cho vùng đô thị là 16,37 USD trên mỗi 1.000 USD giá trị thị trường ước tính.

Ngoài việc phải trả thuế tài sản đô thị, các chủ sở hữu tài sản ở Philadelphia phải trả thuế tài sản cho các trường học với mức thuế suất hữu hiệu là 14,5 USD trên mỗi 1.000 USD giá trị thị trường ước tính. Như vậy, tổng mức thuế suất thuế tài sản ở Philadelphia là 30,87 USD trên mỗi 1.000 USD giá trị thị trường ước tính.

Thuế tiền lương, thu nhập và lợi tức ròng

Cơ sở thuế bao gồm tiền lương và tiền công của cư dân (kiếm được cả ở Philadelphia lẫn nơi khác), tiền lương và tiền công kiếm được tại Philadelphia của những người đi làm bằng vé tháng không phải là cư dân Philadelphia, và lợi tức ròng của các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh.

Một mức thuế suất duy nhất là 4,3125% áp dụng cho tất cả thành phần của cơ sở thuế.

Các thuế khác

Thuế môn bài thương nghiệp chiếm hầu hết số thu thuế từ các loại thuế khác.

Các hạt ngoại ô

Các hạt ngoại ô đánh thuế tài sản lên bất động sản nhằm tài trợ cho chi tiêu của hạt. Thêm vào đó, những chủ sở hữu tài sản phải trả thuế tài sản nhằm tài trợ cho chi tiêu của khu vực đô thị và khu vực trường học nơi họ cư ngụ .

<u>Hạt</u>	<u>Tổng giá trị thị trường ước tính của tài sản (1978)</u>	<u>Mức thuế suất hữu hiệu đối với chi tiêu của hạt ^a</u>	<u>Mức thuế suất hữu hiệu trung bình đối với khu vực đô thị và trường học của hạt</u>
Bucks	5,2 USD ^b	5,58 USD	37,00 USD
Chester ^c	3,7 USD ^b	4,00 USD	33,71 USD
Delaware	4,8 USD ^b	6,98 USD	39,58 USD
Montgomery ^c	7,5 USD ^b	2,44 USD	23,73 USD

a. USD trên mỗi 1.000 USD giá trị thị trường ước tính

b. USD trên mỗi 1.000 USD giá trị thị trường ước tính cho các khu vực đô thị có dân số trên 5.000 người.

c. Nhiều khu vực đô thị và khu vực trường học cũng áp dụng thuế thu nhập từ việc làm.

BẢNG 10**TÍNH CHUNG CHO TOÀN BỘ CÔNG TY VẬN TẢI ĐÔNG NAM PENNSYLVANIA
BẢN BÁO CÁO HOẠT ĐỘNG**

(NGÀN USD)	NĂM TÀI KHÓA 1980		NĂM TÀI KHÓA 1981	
			(Dự báo)	
	<u>Ngân sách</u>	<u>Thực tế ước tính^a</u>	<u>Ngân sách^c</u>	<u>Với sự tăng giá vé^d</u>
TỔNG CHI PHÍ	296.181	316.700	358.600	358.600
Doanh thu sẵn có cho hoạt động	<u>140.542</u>	<u>145.400</u>	<u>162.200</u>	<u>191.000</u>
THÂM HỤT TRƯỚC KHI CÓ TRỢ CẤP	155.639	171.300	196.400	167.600
<u>Trợ cấp liên bang</u>				
Mục ^e	50.900	48.500	49.900 ^e	49.900
CETA	<u>1.927</u>	<u>1.200</u>	<u>900</u>	<u>900</u>
TỔNG TRỢ CẤP LIÊN BANG	<u>52.827</u>	<u>49.700</u>	<u>50.800</u>	<u>50.800</u>
THÂM HỤT SAU KHI CÓ TRỢ CẤP LIÊN BANG	<u>102.812</u>	<u>121.600</u>	<u>145.600</u>	<u>116.700</u>
<u>Trợ cấp bang và địa phương</u>				
Bang	67.800	66.400	77.200 ^f	77.200
Địa phương – Tiền mặt và trả lãi nợ vay	<u>35.012</u>	<u>34.300</u>	<u>39.600</u>	<u>39.600</u>
TỔNG TRỢ CẤP BANG VÀ ĐỊA PHƯƠNG BIẾT TRƯỚC	<u>102.812</u>	<u>100.700</u>	<u>116.800</u>	<u>116.800</u>
TỔNG TRỢ CẤP	<u>155.639</u>	<u>150.400</u>	<u>167.600</u>	<u>167.600</u>
THẶNG DƯ (THÂM HỤT) CỦA DOANH THU VÀ TRỢ CẤP SO VỚI CHI PHÍ HOẠT ĐỘNG		<u>(20.900)^b</u>	<u>(28.800)</u>	

- a-Ước tính vào thời điểm 9/5/1980
- b-Ngân quỹ liên bang bổ sung được áp dụng để bù đắp 10,2 triệu USD của khoản thâm hụt này
- c-Giả định rằng không có sự tăng giá vé vận tải đường bộ. Gồm cả doanh thu từ sự gia tăng theo lịch trình của giá vé vận tải đường sắt dành cho người đi vé tháng
- d-Giả định giá vé vận tải đường bộ tăng từ mức 50 xu lên 70 xu và vé chuyển tăng từ mức 5 xu lên 10 xu.
- e-Giả định rằng có sự gia tăng 2% trogn quỹ liên bang Mục 5
- f-Giả định rằng có sự gia tăng 16% các khoản trợ cấp bang và địa phương, dựa trên sự tăng lên trong chi tiêu cho vận tải của bang mà Thống đốc Thornburgh đề xuất trong ngân sách năm tài khóa 1981 của mình.

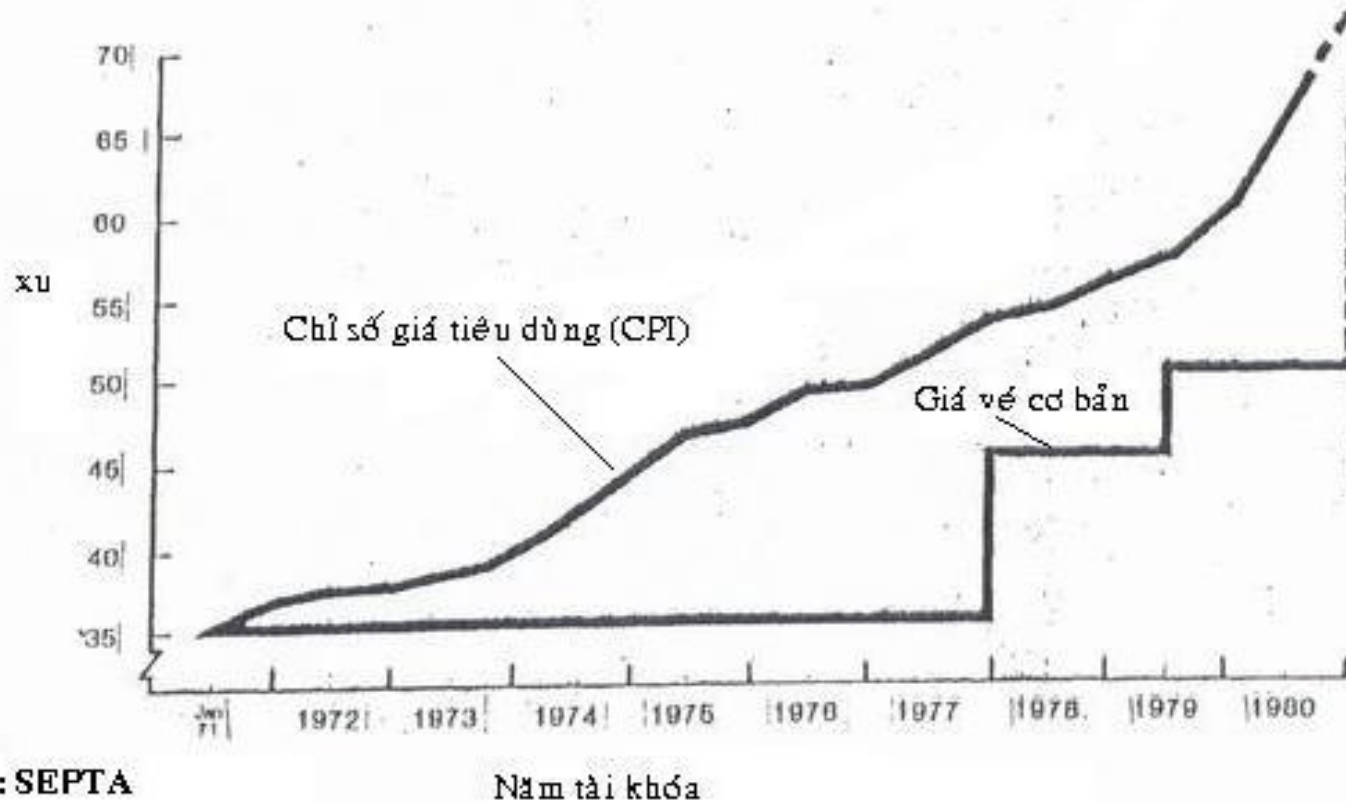
BẢNG 11**GIÁ VÉ VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ TẠI CÁC THÀNH PHỐ LỚN KHÁC**

Hệ thống vận tải	Giá vé tiền mặt dành cho người lớn^a Thời điểm tháng Hai năm 1980	Giá vé cơ bản đề xuất
Boston		
Xe buýt	25 xu	
Hệ thống giao thông nhanh	25 xu	50 xu
San Francisco	25 xu	50 xu
Cleveland	25 xu	40 xu
St. Louis	25 xu	50 xu
Washington		
Xe buýt	40 xu	45 xu
Hệ thống giao thông nhanh	50 xu	55 xu
Detroit	50 xu	60 xu
Los Angeles	55 xu	65 xu
Pittsburgh	50 xu	60 xu
Chicago	60 xu	80 xu
New York	50 xu	75 xu
Milwaukee	50 xu	

Nguồn: Hiệp hội Vận tải Công cộng Hoa Kỳ, “Sơ lược về giá vé tiền mặt dành cho người lớn đối với dịch vụ địa phương giai đoạn từ năm 1977 đến”

^a Dịch vụ địa phương, chỉ có giai đoạn cơ bản; các mức giá vé cao hơn có thể bị tính thêm tiền trong thời điểm lưu thông cao điểm và phụ phí quãng đường di chuyển có thể được tính thêm vào.

BẢNG 12
GIÁ VÉ TƯƠNG ĐỐI VÀ NHỮNG THAY ĐỔI GIÁ CẢ
CHI NHÁNH VẬN TẢI THÀNH PHỐ (CTD)



BẢNG 13
HỆ SỐ CO GIẢN GIÁ VÉ VẬN TẢI ƯỚC TÍNH

Tác giả	Thành phố	Hệ số co giản	Phương thức vận tải	Loại chuyến đi	Nguồn
Charles River Associates	Boston	-0,09	Xe buýt, tàu điện nhanh, xe điện	Đi làm	Mô hình Tổng Cầu
Talvitie	Chicago	-0,32 -0,38	-nt- Xe buýt, tàu điện nhanh	Đi mua sắm Đi làm “không bị bắt giữ”	Mô hình Tổng Cầu
Fulkerson	Louisville	-0,4	Xe buýt	Đi làm	Mô hình Tổng Cầu
Lisco	Chicago	-0,4	Xe buýt, tàu điện nhanh	Đi làm	Mô hình Nhu cầu Tách rời
McFadden	Berkeley	-0,45	Xe buýt	Đi làm	Mô hình Nhu cầu Tách rời
McGillivray	San Francisco	-0,11	Xe buýt, xe điện	Đi làm	Mô hình Nhu cầu Tách rời
Hiệp hội Vận tải Vùng	New York	-0,31	Xe buýt	Tất cả mục đích	Dữ liệu chuỗi thời gian 1950-1974
Hiệp hội Vận tải Công cộng Hoa Kỳ	Điều tra trên toàn quốc	-0,22	Xe buýt, tàu điện nhanh, xe điện	Tất cả mục đích	Dữ liệu chuỗi thời gian 1961 đến 1967 đối với các thành phố có dân số trên 500.000 người
Curtin	Điều tra trên toàn quốc	-0,36	Xe buýt	Tất cả mục đích	Dữ liệu chuỗi thời gian
Southern Calif.	S. California	-0,09	Xe buýt	Giờ cao điểm, tất cả mục đích	Điều tra hệ số co giản
RTD	Transit District	-0,15	Xe buýt	Ngoài giờ cao điểm, tất cả mục đích	
	Toronto	-0,089	Tàu điện nhanh, xe điện	Đi làm	Dữ liệu chuỗi thời gian
		-0,207	Xe buýt	Đi làm	
Schafer	Northern	-0,24 đến -0,30	Xe buýt tốc hành	Đi làm	Dữ liệu chuỗi thời gian
	Virginia	-0,84 đến -0,67	Xe buýt thường	Đi làm	

a. Hệ số co giãn giá vé vận tải được định nghĩa là số phần trăm thay đổi trong lượng hành khách khi có sự thay đổi một phần trăm giá vé. Ví dụ, giá trị -0.32 có nghĩa là khi tăng 1% giá vé thì lượng hành khách sẽ giảm đi 0,32% hay xấp xỉ $1/3$ của một điểm phần trăm.

BẢNG 14

CÁC MỨC THUẾ SUẤT CẦN THIẾT ĐỂ TÀI TRỢ
PHẦN ĐÓNG GÓP ĐỊA PHƯƠNG CHO THÂM HỤT CỦA SEPTA
SỬ DỤNG CÁC CƠ SỞ THUẾ THAY THẾ KHÁC

	<u>Mức thuế suất cần thiết</u>	<u>Mức thuế suất hiện tại</u> <u>trong toàn bang</u>
Thuế Tài sản	1,58 USD ^b	(c)
Thuế Thu nhập Cá nhân	0,16%	2,2%
Thuế Doanh thu Bán lẻ	0,57%	6,0%
Thuế Doanh thu Xăng dầu	4 xu mỗi gallon	11 xu mỗi gallon

- a. Khoản thâm hụt địa phương tại khu vực 5 hạt mà SEPTA phục vụ được giả định ở mức 50 triệu USD trong năm tài khóa 1982
- b. Tính trên mỗi 1.000 USD giá trị thị trường ước tính của tài sản
- c. Không đưa vào. Các mức thuế suất trung bình hiện tại cho mỗi trong số 5 hạt đã được trình bày trong Bảng 9