

неформального сектора с целью определения причин приоритетности его выбора молодёжью.

Литература:

1 Illicit Financial Flows [Electronic resource] : Global Financial Integrity Reports / Global Financial Integrity. – Mode of access: <http://www.gfintegrity.org>. – Date of access: 14.03.2016.

И.А. Кожневникова

*УО «Белорусский государственный университет транспорта»
(Республика Беларусь, Гомель)*

АНАЛИЗ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА ДОТИРОВАНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Система пассажирского транспорта выступает связующим звеном всех сфер деятельности человека и одновременно является индикатором состояния экономической ситуации не только в отдельно взятой стране, но и во всем мире. По мере развития общества, повышения мобильности населения, развития транспортных средств, а также интеграционных процессов, обостряются и проблемы организации пассажирских перевозок. Так, одной из ключевых проблем в данной сфере, объединяющей большинство стран, является плановая убыточность пассажирских перевозок, особенно на городском общественном транспорте. С целью выработки эффективных рекомендаций по решению данного вопроса либо снижению его остроты, возникает необходимость изучения зарубежного опыта.

В настоящее время в мире нет единого подхода к выбору эффективной модели управления городским общественным транспортом. Отсутствует и общепризнанная единая модель управления транспортными комплексами городов [1]. Распределение эксплуатационных расходов на городской пассажирский транспорт (ГПТ) по источникам их покрытия в странах Западной Европы приведено в таблице. Распределение долей эксплуатационных затрат по источникам финансирования определяется двумя основными факторами: степенью социальной ориентации национальных экономик и особенностями государственной налогово-бюджетной политики.

Таблица – Покрытие расходов предприятий ГПТ в странах Западной Европы [1]

Страна	Доля покрытия эксплуатационных расходов по источникам финансирования, %		
	Государственный бюджет	Муниципальный бюджет	Оплата проезда населением
Германия	5	33	62
Швейцария	-	28	72
Франция	24	33	43
Нидерланды	78	-	22
Италия	61	9	30
Австрия	-	52	48
Великобритания	-	32	68
Швеция	3	57	40

В различных странах существенно различаются процедуры, по которым производится финансирование, устанавливается его размер, дополнительное участие регионов или местных органов власти, уровень вмешательства властей, степень и способ привлечения частного капитала, распределения ответственности за результаты финансирования ГПТ.

В среднем по странам Западной Европы доля средств населения составляет около 48 %. В большинстве государств Европейского союза основным источником дотационного покрытия эксплуатационных расходов ГПТ являются муниципальные (местные) бюджеты. Исключения составляют Нидерланды и Италия – страны с высоким уровнем централизации сбора налогов, где основная дотационная нагрузка лежит на государственном бюджете.

В общем случае именно закон определяет качество и уровень финансового участия. Этот уровень изменяется в зависимости от предназначения каждого вида транспорта. Окончательный выбор средства зависит от страны, ее традиций, административного деления, причем в одной стране могут быть разные типы финансирования в различных регионах, штатах и городах.

В США применяется ваучерная модель финансирования ГПТ. Объемы финансирования ставятся в зависимость от результатов работы. Это происходит вследствие предоставления ваучеров или финансовых поручительств государства. Принцип «деньги следуют за потребителем», т.е. бюджетные средства предоставляются не предприятиям, а потребителям в виде социальных ваучеров. Потребители

сами выбирают конкретного исполнителя услуг. В результате внедрения контрактных отношений расходы на ГПТ в США снизились на 20-25 %, причем в расчетах учтены и дополнительные расходы, связанные с применением этого механизма: организацией конкурсов, оформлением контрактов, контролем над выполнением [1].

В результате создания конкурентного рынка транспортных услуг во Франции, Австрии и Швейцарии удалось сократить дотации на покрытие эксплуатационных расходов ГПТ в среднем на 10-15 %. Основными формами организации конкуренции на ГПТ зарубежных стран является конкурсная реализация маршрутных концессий.

Анализ зарубежного опыта показывает, что в развитых странах мира планирование и финансирование ГПТ основывается на активном государственном муниципальном регулировании, проявляющемся через установление тарифов, муниципальных заказов на транспортные услуги и финансовое обеспечение их исполнения в форме инвестиций и целевых дотаций из бюджетов различных уровней.

Проведенный анализ зарубежного опыта позволяет сделать вывод о том, что для снижения затрат и повышения доходности пассажирских перевозок целесообразным является: переход на маркетинговые принципы планирования и управления перевозками; гибкое тарифное регулирование; применение практики муниципальных заказов и конкурсная реализация маршрутных концессий.

Литература:

1 Экономика пассажирского транспорта / В.А. Персианов [и др.] ; под ред. В.А. Персианова. – М.: КноРус, 2012. – 389 с.

В.Э. Колесников

*УО «Гродненский государственный университет имени Янки Купалы»
(Республика Беларусь, Гродно)*

ПИТАНИЕ ВОЕННОСЛУЖАЩИХ: ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

Научная разработка вопросов питания в русской армии была начата после русско-японской войны специальной комиссией под руководством А.Я. Данилевского. В трудах комиссии нашли отраже-