

УДК 336.5.02:656.13
JEL H53, R48, R51

Н. Б. Ярошевич

кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри фінансів
НУ «Львівська політехніка», м. Львів
e-mail: natalya.yaroshevych@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0003-3836-067X>

І. Ю. Кондрат

кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри фінансів
НУ «Львівська політехніка», м. Львів
e-mail: kondrat.iryana@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0001-7401-3128>

М. В. Ливдар

кандидат економічних наук, доцент кафедри фінансів
НУ «Львівська політехніка», м. Львів
e-mail: m.lvudar@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0003-1925-7781>

**УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ ФІНАНСУВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ
ПІЛЬГОВИХ КАТЕГОРІЙ ПАСАЖИРІВ В УКРАЇНІ В УМОВАХ
ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ**

Проведено аналіз впливу децентралізації транспортних пільг в Україні в умовах чинного порядку фінансування пільгових перевезень на галузь пасажирських автоперевезень. Встановлено, що соціальні обов'язки з фінансування транспортних пільг перевищують можливості місцевих бюджетів, а джерело фінансування монетизації пільг, як і встановлені законами і чинні соціальні гарантії з надання пільг на проїзд в Україні, не визначені. Обґрунтовано необхідність законодавчого надання місцевим органам влади виключного права на встановлення транспортних пільг, категорій пільговиків, регіональних норм пільгового споживання транспортних послуг та критеріїв відбору особливо вразливих груп населення для успішного формування і функціонування механізму монетизації транспортних пільг за кошти місцевих бюджетів.

Ключові слова: децентралізація, монетизація пільг з проїзду транспортом загального користування, фінансування перевезення пільгових категорій пасажирів, місцеві бюджети.

Yaroshevych N., Kondrat I., Lyvdar M. IMPROVEMENT OF THE FUNDING MECHANISM OF TRANSPORTATION OF CITIZENS' PRIVILEGED CATEGORIES IN UKRAINE IN CONDITIONS OF DECENTRALIZATION

The analysis of transport privileges decentralization in Ukraine in the conditions of current order of preferential transportation funding has been conducted; it is established that social responsibilities for transport privileges funding exceed the capacity of local budgets, and a practice of regional restrictions on transporting citizens of privileged categories is inconsistent with current legislation and violates the rights of benefit recipients. It is also established that the source of social benefits monetization funding in Ukraine, as well as of the statute-instituted and current social guarantees for preferential transportation in Ukraine has not been determined. The lack of responsibility for preferential transportation between central and local authorities deepens the crisis in municipal and commuter public transport in Ukraine. The analysis of the active mechanism of compensation calculation and payment to enterprise-carrier for transportation of preferential categories of passengers has been conducted; it is determined that the volumes for the preferential transportation services consumption in Ukraine have not been defined. The current state and modern development trends of the transportation by municipal and commuter public transport are established. The main problems of municipal and commuter public transport are determined. The level of excess of expense necessary to finance transport privileges over actual expense of the local budgets funds is determined. Theoretical and practical recommendations on maintenance of passenger traffic socio-economic efficiency by means of transport privileges have been substantiated. The necessity to legislatively provide local authorities with the sole right to establish transport privileges, categories of benefit recipients, regional norms of transportation services preferential consume, as well as criteria of particularly vulnerable citizens' groups selection for the successful functioning of the mechanism of transport privileges monetization at the expense of local budgets funds has been emphasized.

Keywords: privileges decentralization, monetization of privileges for the public transport use, funding of transporting citizens of privileged categories, local budgets.

Постановка проблеми. Задекларована в Україні реформа системи соціального захисту повинна замінити діючий неефективний механізм фінансування пільг з проїзду транспортом загального користування монетизацією пільг. Але невизначеність співвідношення відповідальності між органами

центральної та місцевої влади за фінансування перевезення пільгових категорій пасажирів є додатковим фактором гальмування задекларованої реформи. Тому необхідність визначення фінансової відповідальності за транспортні пільги між державним та місцевими бюджетами в Україні є

важливою і актуальною проблемою, адже, як зазначає Л.О. Шкварчук, децентралізація економічних функцій держави та скорочення масштабів втручання держави на секторальному рівні дозволить певною мірою пом'якшити наслідки кризи та сформувати основу стабільного економічного зростання [1].

Аналіз останніх досліджень. Дослідженню теоретичних та практичних проблем, викликаних недосконалістю фінансового механізму державної системи компенсації перевізникам витрат, пов'язаних з перевезенням пільгових категорій пасажирів та занепаду галузі пасажирського автотранспорту присвячено праці провідних фахівців, зокрема: М.Н. Бідняка, М.П. Бутка, О.С. Власюка, Ю.Є. Пашенка, А.М. Редзюка, Є.М. Сича, С.В. Цимбала, В.Ф. Штанова, В.Г. Шинкаренка та ін. Реформуванню системи пільг на транспорті України та вітчизняному і світовому досвіду державного фінансування громадського транспорту присвячено праці: О.І. Амоші, М.Є. Кристопчука, А.М. Новікової, Я.Я. Назаренко, О.С. Філіпової, Ю.Б. Слободяник та ін. Разом з цим існує об'єктивна необхідність подальшого поглиблення науково-методичних підходів до формування та функціонування фінансового механізму соціально-економічного забезпечення перевезення пільгових категорій пасажирів підприємствами пасажирського автотранспорту.

Мета дослідження. Розробка теоретико-методологічних засад реалізації концепції та функціонування механізму монетизації пільгового проїзду на міському та приміському автомобільному транспорті загального користування в умовах децентралізації.

Основні результати дослідження. Робота пасажирського транспорту створює передумови для нормального функціонування економіки регіону, є важливим показником якості життя і одним із критеріїв оцінки ефективності роботи місцевої влади. Підприємства-перевізники стикаються з численними категоріями пільговиків, що мають право на необмежений безоплатний проїзд, відсутністю затвердженого державою механізму обліку наданих пільгових послуг та неможливістю отримати компенсацію втрачених доходів від пільгових перевезень в повному обсязі.

В Україні існує понад 40 пільгових категорій громадян, проте точна кількість осіб-пільговиків невідома через недосконалість обліку. З 2003 р. в Україні запроваджено Єдиний державний автоматизований реєстр осіб, які мають право на пільги (ЄДАРП), в якому зараз числиться 13,2 млн одержувачів пільг і 26 млн. посвідчень (оскільки одна особа може одержувати різні категорії пільг за різними законами і проходити по кількох реєстрах) [2]. В ЄДАРП ведеться електронний і паперовий облік по кожного громадянину, який має право на пільги, з метою проведення розрахунків з підприємствами за фактично надані конкретному пільговику пільги з оплати комунальних послуг, послуг зв'язку, санаторно-курортного лікування і капітального ремонту житла, на придбання твердого палива і скрапленого газу; проте облік транспортних послуг, наданих кожному пільговику з проїзду в міському та приміському транспорті не передбачений.

Незважаючи на скорочення кількості категорій пільговиків у зв'язку із законодавчими змінами з 01.06.2015 р. [3], право безплатного проїзду в Україні мають понад 12 млн осіб (майже 27% населення): 2,9 млн громадян, яким пільги були встановлені 5 законами України та у 9,1 млн пенсіонерів за віком, яким ці пільги надані постановою Кабінету Міністрів [2, с. 4-5].

Закон України «Про автомобільний транспорт» [4, ч. 2 ст.37] зобов'язує перевізників до безоплатного перевезення всіх громадян, що мають право на пільговий безкоштовний проїзд. Обов'язок компенсувати витрати перевізника за перевезення пільгових категорій пасажирів покладено на організатора перевезень, яким виступають виконавчі ради і місцеві держадміністрації.

Внутрішній облік перевізником кількості перевезених пільговиків не є підставою для органів державної влади виплати йому компенсації, а державний облік перевезених пільговиків відсутній. В результаті підприємства перевізники поставлені в дискримінаційні умови неможливості підтвердження втрат доходів від пільгових перевезень. Всупереч вимогам п.10 прикінцевих та перехідних положень Бюджетного кодексу України [5] та статтям 5 і 10 закону України «Про державні соціальні стандарти та державні соціальні гарантії» [6], в Україні відсутні (не затверджені) державні соціальні стандарти і нормативи (норми) щодо пільгового проїзду окремих категорій громадян, що створює умови для недостатньо обґрунтованого розподілу коштів субвенції з державного бюджету, за рахунок якої з місцевих бюджетів здійснювалася компенсація втрат перевізників до 2016 р.

Компенсацію перевізникам за перевезення пільгових категорій пасажирів структурні підрозділи місцевих держадміністрацій і виконавчих рад, до компетенції яких належать питання праці та соціального захисту населення, здійснюють на основі затверджених органами місцевої влади власних методик і порядків визначення умовно-розрахункового обсягу перевезень пільгових категорій громадян та укладених з перевізниками договорів, але лише в межах доведених бюджетних призначень. Проте обсяги бюджетних призначень не відповідають реальним обсягам перевезень пільговиків, зокрема, протягом 2014-2015 рр. затверджені у держбюджеті видатки становлять 64,3% від розрахованої фактичної потреби Хмельницькому обласному бюджету для надання компенсації підприємствам за пільгові перевезення; 29,2% від розрахованої фактичної потреби по м. Одеса; в 2,3 разу менше від розрахованої фактичної потреби по м. Києву тощо [2, с. 17-20]. При цьому виділення асигнувань субвенції здійснювалось у менших обсягах, ніж затверджено (див. табл. 1); частина затверджених сум субвенції здійснювалась шляхом проведення взаєморозрахунків. В результаті недофінансування за коштами субвенції місцевим бюджетам було значним і становило від 29% до 49% [2, с. 20]. Перевізникам відшкодовується лише незначна частина втрачених доходів – 15%-20% від фактичної суми втрат доходів [7, с. 113]. І навіть це часткове відшкодування втрат доходів перевізників надходить з великими затримками, про що свідчать значні і зростаючі суми боргів бюджетів перед перевізниками (табл. 1).

Обсяг бюджетних коштів та бюджетна заборгованість щодо пільг окремим категоріям громадян з оплати послуг зв'язку та компенсаційні виплати на пільговий проїзд автомобільним, залізничним та електротранспортом

Обсяг бюджетних коштів на покриття видатків на компенсаційні виплати за пільговий проїзд і надання послуг зв'язку (млрд.грн)						Бюджетна заборгованість щодо пільг окремим категоріям громадян на компенсаційні виплати за пільговий проїзд і надання послуг зв'язку (млн.грн) станом на		
субвенція з державного бюджету			в місцевих бюджетах			01.01.2015	01.01.2016	01.10.2016
2013	2014	2015		2016				
план	план	план	факт	план	факт			
2,12	1,93	1,99	0,94*	1,1661	0,7008	204,4	191,3	194,9
Борг в % від фактично виконаних видатків						10,6%	20,4%	27,8%

* – у 2015 році фактично виділено 87,2% від затверджених сум субвенції, 46% з яких – шляхом проведення взаєморозрахунків [2, с. 34].

І, оскільки держава не може проконтролювати обсяги пільгових перевезень, а витрачання субвенції на компенсацію пільгових перевезень є неефективним і неекономним [2, с. 10], починаючи з 2016 р. в Україні проведена децентралізація системи транспортних пільг шляхом ліквідації у державному бюджеті субвенцій місцевим бюджетам на компенсацію витрат перевізників. Кошти місцевих бюджетів стали єдиним джерелом відшкодування автотранспортними підприємствам вартості наданих ними пільгових послуг.

Вилученням законом України «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України» [8] субвенції на надання транспортних та інших передбачених законодавством пільг окремим категоріям громадян (ст.102 Бюджетного кодексу) з переліку субвенцій з державного бюджету місцевим бюджетам здійснено фактично вилучення пільгового проїзду окремих категорій громадян з переліку державних програм соціального захисту. Таким чином, право на пільговий проїзд окремих категорій громадян, визначених законом України «Про внесення змін та визнання такими, що втратили чинність, деяких законодавчих актів України» [3] залишається за умови прийняття відповідних рішень місцевими радами (які також можуть додати до цього списку і інші пільгові категорії) і виділення з доходів місцевих бюджетів відповідних сум на пільгове перевезення, згідно з законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України» [9].

В результаті в нормативно-правовому забезпеченні фінансування з надання пільг з оплати проїзду транспортом загального користування виникають правові суперечності, оскільки відповідно до ст. 19. закону України «Про державні соціальні стандарти та державні соціальні гарантії» [6, с. 19], пільги з оплати житлово-комунальних, транспортних послуг і послуг зв'язку та критерії їх надання визначаються виключно законами України, а отже надання транспортних пільг не є виключним правом органів місцевого самоврядування і не відноситься до власних повноважень органів місцевого самоврядування, тому компенсаційні виплати за пільговий проїзд окремих категорій громадян є делегованими місцевим бюджетам видатками, на виконання яких повинна бути передбачена відповідна доходна база, відповідно до ч. 3 ст. 142 Конституції України [10].

Децентралізація системи транспортних пільг проведена без підкріплення доходної бази місцевих

бюджетів, а обмежені фінансові можливості місцевих бюджетів не дозволяють перевозити всіх пільговиків, яким надано це право. Керуючись обмеженістю ресурсів місцевих бюджетів і ухвалюючи рішення про обмеження прав пільговиків на безоплатний проїзд (обмеження кількості «пільговиків» усіх пільгових категорій, яких повинен перевозити перевізник на окремо взятому рейсі (м. Київ, м. Дніпро) [11; 12]; обмеження кількості категорій «пільговиків» (м. Тернопіль) [12], обмеження в часі перевезення пільгових категорій (м. Івано-Франківськ) [12], обмеження «пільговиків» у видах транспорту (м. Чернівці [13])) місцеві органи влади фактично обмежують права «пільговиків», порушуючи при цьому діючі закони і постанову Кабінету Міністрів України, якими ці пільги встановлено.

Фінансування транспортних пільг в розвинених країнах є прерогативою місцевих бюджетів, але і категорії «пільговиків» і розміри пільги визначаються рішеннями місцевих органів влади [14, с. 20]. У 2008 р. уряд Великобританії шляхом видачі спеціального посвідчення надав право безкоштовного проїзду автобусом по всій території країни 11 мільйонам осіб (до цього часу право пільгового проїзду діяло лише в межах території місцевого органу влади і надавалося окремим категоріям осіб рішенням місцевих органів влади за місцем їх проживання), на що Центральний уряд надав місцевим радам додатково 212 млн фунтів стерлінгів в рік на фінансування системи пільгового проїзду [14, с. 12].

Внаслідок проведеної таким чином в Україні децентралізації транспортних пільг міські і районні ради розпочали фінансування пільгових перевезень пасажирів, виділивши частину ресурсів місцевих бюджетів (табл. 1), яких вистачило лише на кілька місяців пільгових перевезень. Держава не забезпечуючи відповідною доходною базою делеговані таким чином місцевим бюджетам повноваження, перекладає на перевізників виконання частини своєї соціальної функції, оскільки незалежно від виділення чи не виділення органом місцевої влади коштів на компенсацію витрат перевізників, пільгові категорії громадян все одно реалізують своє право на безоплатний проїзд, передбачене рядом законів України.

В результаті ситуація в сфері пасажирських перевезень стає все більш критичною, а фінансовий стан автотранспортної системи України різко погіршується. Відсутність компенсації витрат

підприємств-перевізників від пільгових перевезень і значне недоотримання перевізниками доходів, в умовах фіксованого тарифу (тариф на перевезення міським та приміським автотранспортом загального користування встановлюється замовниками перевезень – органами місцевої влади) та постійного подорожчання паливно-мастильних матеріалів та запчастин у зв'язку з інфляцією, призводить до збитковості підприємств пасажирського автотранспорту, основною проблемою яких стає вимивання власних обігових коштів, і як наслідок, несвоєчасність виплати заробітної плати і сплати податків [2, с. 27] та погіршення технічного стану рухомого складу, критичний рівень зношеності якого негативно впливає на забезпечення безпеки дорожнього руху і перевезення пасажирів. В результаті порушується регулярність роботи транспорту, недотримується розклад руху та інтервал руху на міських та приміських маршрутах, скорочується кількість рейсів протягом дня, знижується безпека та комфорт перевезень, зростає напруження у суспільстві. В деяких областях України існує значний ризик припинення пасажирських перевезень з найвіддаленіших сіл, наприклад, 55% сіл Черкаської області мають автобусне сполучення з райцентрами лише 1 раз на тиждень [15].

Низкою нормативно-правових актів в Україні задекларована реформа системи соціальної допомоги та соціальних виплат, що покликана змінити сам механізм реалізації соціальних функцій – фінансування споживача, а не виробника; передбачає ефективність, адресність та монетизацію пільг і полягає в адресному перерахування коштів кожному «пільговику» у вигляді щомісячної грошової компенсації у порядку та розмірах, визначених Кабінетом Міністрів України, якими він зможе розраховатися за отримані транспортні послуги на загальних підставах. Окрім того, що вартість перевезення міським та приміським транспортом у різних населених пунктах відрізняється, а розмір грошової компенсації для всіх «пільговиків» передбачено однаковий, слід зазначити, що монетизація транспортних пільг, визначених законами України усім категоріям «пільговиків» за рахунок коштів місцевих бюджетів, спричинить також проблему значної нерівномірності соціального навантаження на різні місцеві бюджети: за даними Львівської ОДА кількість осіб, що мають право на пільговий проїзд на Львівщині становить 740 тис. осіб [16, с. 5], тобто 29% населення; за даними Черкаської ОДА кількість осіб, що мають право на пільговий проїзд становить 500 тис. осіб [15], тобто 40% населення.

Оскільки монетизація пільг передбачає грошові виплати всім «пільговикам», навіть тим, що не мали і не мають можливості скористатися безплатними перевезеннями, очікується збільшення бюджетних витрат, що підтверджує досвід Російської Федерації [14, с. 19], де після монетизації пільг у 2005 році виявили, що транспортні пільги є найбільш «дорогими» для бюджету видами соціальних зобов'язань [17, с. 252].

Для успішного запровадження і функціонування задекларованого механізму соціального захисту необхідно визначити джерело фінансування

монетизації пільг, яке в Україні, як і встановлені законами і чинні соціальні гарантії з надання пільг на проїзд в Україні, не визначене. Транспортні пільги в Україні повинні бути прерогативою місцевих бюджетів, але децентралізація транспортних пільг повинна супроводжуватись законодавчими змінами в частині надання органам місцевої влади виключного права на встановлення пільг на проїзд. Тоді проблема встановлення нормативів користування транспортом на пільгових умовах, розрахунок на основі цих нормативів цільових компенсацій за проїзд вразливим групам населення і критерії для відбору вразливих груп населення також повинна вирішуватись рішенням місцевих органів влади.

Місцеві бюджети не можуть прийняти соціальні обов'язки, що перевищують їх можливості. Для уникнення дублювання монетизації пільг однієї і тій же особі, яка є «пільговиком» за різними правовими актами і про ходить по різних реєстрах, необхідне вдосконалення механізму обліку пільг та законодавче впровадження системи соціальних допомог одним правовим документом; реєстр, повинен також включати доходи «пільговика» (пільги в Україні надаються громадянам без прив'язки до доходів отримувача) і з врахуванням обмежених можливостей бюджету, пільги для частини осіб мають бути обмеженими, зокрема, 3 млн. осіб з категорії пільговиків «пенсіонери за віком» (яка становить приблизно 85% від загальної кількості пільгових категорій громадян, які користуються послугами громадського автомобільного транспорту [18]) – це працюючі пенсіонери.

При цьому пільги, що надаються централізовано органами центральної влади повинні фінансуватися за рахунок коштів державного бюджету шляхом субвенції органам місцевої влади, а пільги, встановлені органами місцевої влади повинні фінансуватися за рахунок коштів відповідного місцевого бюджету.

Висновки. Невизначеність відповідальності за пільгові перевезення між центральними і місцевими органами влади поглиблює кризу у галузі автомобільних пасажирських перевезень. Фінансова відповідальність за соціальні заходи держави повинна бути знята з суб'єктів господарювання і реалізовуватись безпосередньо за рахунок бюджетних коштів шляхом монетизації транспортних пільг. Обмежені фінансові можливості місцевих бюджетів не дозволяють перевозити всіх пільговиків, яким надано це право, тому для заміни системи транспортних пільг на адресну грошову дотацію населенню за рахунок місцевих бюджетів місцевим органам влади повинно бути надано виключне право на встановлення транспортних пільг, визначення категорій «пільговиків», визначення критеріїв для відбору вразливих груп населення та визначення регіональних норм споживання транспортних послуг. Значні регіональні диспропорції та значне диференціювання адресних виплат за регіонами може бути вирішено шляхом міжбюджетного вирівнювання.

Актуальною залишається необхідність розробки соціальних норм споживання послуг (в тому числі у сфері транспортного обслуговування) та

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОГО ПЕРІОДУ УКРАЇНИ

затвердження їх відповідним правовим нормативним документом, оскільки відсутність затверджених соціальних норм (нормативів) споживання послуг створює передумови для неефективного використання коштів субвенції, що суперечить встановленим Бюджетним кодексом України принципам економного та ефективного витрачання коштів.

Список використаних джерел

1. Шкварчук Л. О. Формування доктрини державного регулювання економіки під впливом економічних криз // *Демократичне врядування*. 2012. №9. Режим доступу: http://www.lvivacademy.com/vidavnistvo_1/visnik9/zmist.html

2. Звіт про результати аудиту ефективності використання субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам на компенсацію за пільговий проїзд та надання пільг з послуг зв'язку окремим категоріям громадян у 2015 році та аналізу фінансового забезпечення реалізації їх прав на зазначені пільги у 2016 році, затверджений рішенням Рахункової палати України від 08.11.2016 № 23-3. Режим доступу: http://www.ac-rada.gov.ua/doccatalog/document/16750718/Zvit_23-3.pdf?subportal=main

3. Закон України «Про внесення змін та визнання такими, що втратили чинність, деяких законодавчих актів України» від 28 грудня 2014 р. № 76-VIII. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/76-19>

4. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 р. № 2344-III. Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>

5. *Бюджетний кодекс України* від 08.07.2010 р. №2456-VI. Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2456-17>

6. Закон України «Про державні соціальні стандарти та державні соціальні гарантії» від 05.10.2000 р. № 2017-III. Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2017-14>

7. Слободяник Ю. Б. Фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту в сучасних умовах: монографія. Суми: УАБС НБУ, 2007. 162 с.

8. Закон України «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України» від 20 грудня 2016 р. №1789-VIII. Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1789-viii>

9. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України» № 911-VIII 24 грудня 2015 року. Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/911-19>

10. *Конституція України*, прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>

11. Щодо перевезення пільгових категорій в маршрутних таксі існує певне законодавче протиріччя. 2017. Режим доступу: <http://wiki.1551.gov.ua/pages/viewpage.action?pageId=13107277>

12. Прогнозований рух у прірву. Аналіз стану транспорту сьогодні / Львівський обласний осередок Всеукраїнської асоціації перевізників України. 21.09.2017. Режим доступу: <https://loov-aap.nethouse.ua/articles/tag/пільговики>

13. Про затвердження Порядку проведення розрахунків компенсації за пільговий проїзд окремих категорій громадян. Рішення Виконавчого комітету Чернівецької міської ради № 223/7 від 25.04.2016. Режим доступу: <http://document.ua/pro-zatverdzhennja-porjadku-provedennja-rozrahunkiv-kompensa-doc272552.html>

14. Монетизація пільг: досвід інших країн та висновки для України / Європейський інформаційно-дослідницький центр. Київ, 2015. 32 с. Режим доступу: <http://radaprogram.org/infocenter/monetyzaciya-pilg-dosvid-inshyh-krayin-ta-vysnovky-dlya-ukrayiny>

15. Пільгові перевезення залежатимуть тепер від місцевих рад // Черкаський край – інформаційний портал достовірних новин. 10.02.2016. Режим доступу: <http://kray.ck.ua/ekonomika/transport/item/13912-pilgovi-perevezennya-zalezhatimut-teper-vid-mistsevih-rad#.WiFkTjdpG1s>

16. Програма компенсації пільгового проїзду окремих категорій громадян у Львівській області на 2017 рік / Львівська обласна рада. 2017. Режим доступу: https://www.oblrada.lviv.ua%2FUserFiles%2FImage%2Fdocs%2Fproekt%2F2017%2Fproekt_588.doc&usg=AOvVawlyUFgnYVhNHEZdn79RZODR

17. Кривошеєва Т. О. Зарубіжний досвід застосування пільг на пасажирські перевезення автомобільним транспортом загального користування // *Вісник [Національного транспортного університету]*. 2013. № 28. С. 248-256. Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vntu_2013_28_37

18. Інформація про хід перевірок в громадському автомобільному транспорті міста Львова / Львівський обласний осередок Всеукраїнської асоціації перевізників України. 06.04.2017. Режим доступу: <https://loov-aap.nethouse.ua/articles/342275>

References

1. Shkvarchuk, L. O. (2012). Formuvannya doktryny derzhavnogo reguluvannya ekonomiky pid vplyvom ekonomichnyh kryz [Formation of Doctrine of State Regulation of Economics under the Influence of Economic Recessions]. *Demokratychnе vryaduvannya – Democratic Governance*, №9. Retrieved from http://www.lvivacademy.com/vidavnistvo_1/visnik9/zmist.html [in Ukrainian].

2. Accounting Chamber of Ukraine (2016). Zvit pro rezul'taty audytu efektyvnosti vykorystannya subventsiyi z derzhavnogo byudzhetu mistsevym byudzheta na kompensatsiyu za pil'hovyy proyizd ta nadannya pil'h z posluh zv'yazku okremym katehoriyam gromadyan u 2015 rotsi ta analizu finansovogo zabezpechennya yikh prav u 2016 rotsi [Report on the results of the audit of the effectiveness of using the subvention from the state budget to local budgets to compensate for preferential travel and provide privileges

for communication services to certain categories of citizens in 2015 and to analyze the financial support for the realization of their rights to these benefits in 2016]. Decision on 2016, Nov 08, 23-3. Kyiv. Retrieved from http://www.ac-rada.gov.ua/doccatalog/document/16750718/Zvit_23-3.pdf?subportal=main [in Ukrainian].

3. Supreme Council of Ukraine (2014) Pro vnesennya zmin ta vyznannya takymy, shcho vtratyly chynnys' deyakyh zakonodavchych aktiv Ukrayiny [On Amendments and on Recognition of Certain Legislative Acts of Ukraine as Expired]. Law of Ukraine, adopted on 2014, December 28, 76-VIII. Retrieved from <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/76-19> [in Ukrainian].

4. Supreme Council of Ukraine (2001) Pro avtomobil'nyy transport Ukrayiny [On Motor Vehicle Transport]. Law of Ukraine, adopted on 2001, April 5, № 2344-III. Retrieved from <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2344-14> [in Ukrainian].

5. Supreme Council of Ukraine (2010). *Byudzhetnyy kodeks Ukrayiny [Budget Code of Ukraine]* (Adopted on 2010, July 8, 2456-VI). Retrieved from <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2456-17> [in Ukrainian].

6. Supreme Council of Ukraine (2000) Pro derzhavni sotsial'ni standarty ta derzhavni sotsialni harantiyi [On State Social Standards and Social Guarantees]. Law of Ukraine, adopted on 2000, Oct 5, 2017-III. Retrieved from <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2017-14> [in Ukrainian].

7. Slobodyanyk, Yu. B. (2007). *Finansovyy mekhanizm funktsionuvannya pidpnyemstv avtotransportu v suchasnyh umovah* [The financial mechanism of road passenger transport enterprises performance in the modern conditions]. Sumy, UABS NBU. [in Ukrainian].

8. Supreme Council of Ukraine (2016). Pro vnesennya zmin do Byudzhetnogo Kodeksu Ukrayiny [On Amendments to the Budget Code of Ukraine]. Law of Ukraine, adopted on 2016, Dec 20, №1789-VIII Retrieved from <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1789-viii> [in Ukrainian].

9. Supreme Council of Ukraine (2015). Pro vnesennya zmin do deyakyh zakonodavchych aktiv Ukrayiny [On Amendments to the Certain Legislative Acts of Ukraine]. Law of Ukraine, adopted on 2015, Dec 24, № 911-VIII. Retrieved from <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/911-19> [in Ukrainian].

10. Supreme Council of Ukraine (1996). *Konstytutsiya Ukrayiny [Constitution of Ukraine]*, adopted at the Fifth Session of Verkhovna Rada of Ukraine on 1996, June 28. Retrieved from <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80> [in Ukrainian].

11. Shchodo perevezennya pil'hovyh kategori y v marshrutnykh taxi isnuye pevne zakonodavche protyrichchya [There is a certain legislative contravention

according the transportation of privileged categories in the fixed-run taxis] (2017). Retrieved from <http://wiki.1551.gov.ua/pages/viewpage.action?pageId=13107277> [in Ukrainian].

12. Prognozovany ruh u prirvu. Analiz stanu transport sygodni [The projected movement into the abyss. The analysis of the transport state for today] (2017, Sep 21). Information from Lviv office of Ukrainian Motor Transport Association. Retrieved from <https://loovaap.nethouse.ua/articles/tag/пильговики> [in Ukrainian].

13. Executive Committee of the Chernivtsi City Council (2016). Pro zatverdzhennya Poryadku provedennya rozrakhunkiv kompensatsiyi za pil'hovy proyzid okremykh katehoriy hromadyan [On Approval of the Procedure for Calculations of Compensation for Privileged Travel of Certain Categories of Citizens]. Decision on 2016, Apr 25, 223/7. Retrieved from <http://document.ua/pro-zatverdzhennja-porjadku-provedennja-rozrahunkiv-kompensa-doc272552.html> [in Ukrainian].

14. European Information and Research Center (2015). *Monetyzatsiya pil'h: dosvid inshykh krayin ta vysnovky dlya Ukrayiny* [Monetization of privileges: the experience of other countries and conclusions for Ukraine]. Kyiv. Retrieved from <http://radaprogram.org/infocenter/monetyzatsiya-pilg-dosvid-inshykh-krayin-ta-vysnovky-dlya-ukrayiny> [in Ukrainian].

15. Pil'hovi perevezennya zalezhatymut' teper vid mistsevyh rad [Preferential transportation will now depend from local councils] (2016, Feb 10). *Cherkasy's Portal of News*. Retrieved from <http://kray.ck.ua/ekonomika/transport/item/13912-pilgovi-perevezennya-zalezhatymut-teper-vid-mistsevih-rad#.WiFkTjdpG1s> [in Ukrainian].

16. Lviv Regional Council (2017). *Prohrama kompensatsiyi pil'hovoho proyzidu okremykh katehoriy hromadyan u L'vivs'kiy oblasti na 2017 rik* [The program of compensation of privileged travel of certain categories of citizens in the Lviv region for 2017] Retrieved from https://www.oblrada.lviv.ua/%2FUserFiles%2FImage%2Fdocs%2Fproekt%2F2017%2Fproekt_588.doc&usg=AOvVaw1yUFGnYVhNHEZdn79RZODR [in Ukrainian].

17. Krivosheyeva, T. O. (2013). *Zarubizhnyy dosvid zastosuvannya pil'h na pasazhyrs'ki perevezennya avtomobil'nyy transportom zahal'noho korystuvannya* [Foreign experience of the privileges implementation for the passenger traffic by force of public transport]. In *Visnyk Natsional'noho transportnoho universytetu [Herald of National Transport University]*: Vol. 28 (pp. 248-256). Retrieved from http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vntu_2013_28_37 [in Ukrainian].

18. Lviv Office of Ukrainian Motor Transport Association (2017, Apr 6). *Informatsiya pro khid perevirok v hromads'komu avtomobil'nomu transporti mista L'vova* [Report about motor transport work in Lviv]. Retrieved from <https://loovaap.nethouse.ua/articles/342275> [in Ukrainian].

Надійшло 10.12.2017 р.