

УДК 656.13
UDC 656.13

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ЗАСТОСУВАННЯ ПІЛЬГ НА ПАСАЖИРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ

Кривошеєва Т.О., Національний транспортний університет, Київ, Україна

FOREIGN EXPERIENCE OF BENEFITS FOR PASSENGER DOMESTIC ROAD TRANSPORT

Kryvosheieva T.O., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ ЛЬГОТ НА ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Кривошеева Т.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Сучасне суспільство неможливо уявити без інтенсивних комунікаційних процесів. При цьому велике значення має громадський транспорт, який стає все більш затребуваним засобом пересування, особливо у великих містах, де наявність автомобіля вже не гарантує його власнику достатню мобільність.

Забезпечуючи, насамперед, право людини будь-якого соціального статусу на пересування до місць роботи, навчання, відпочинку тощо, громадський транспорт дозволяє активно функціонувати всім сферам суспільного життя.

Для повноцінного функціонування і розвитку система громадського транспорту потребує вдосконалення нормативно-правової бази, активному залученні до процесу розвитку багатьох громадських і державних структур, підвищенні ефективності фінансування.

Останнім часом проблеми соціального захисту населення у сфері пасажирських перевезень громадським транспортом стали одними з найбільш обговорюваних у світі.

Відповідно до статті 1 Конституції Україна визнана соціальною державою, тому система пільг залишається однією із важливих складових загальнодержавної політики, спрямованої на вирішення завдань, пов'язаних із забезпеченням соціально-збалансованого перерозподілу доходів громадян [1].

З метою прийняття принципово нових рішень у царині соціальної політики важливу роль відіграє вивчення зарубіжного досвіду, що, як правило, містить напрями стратегічного та оперативного характеру, включає відповідні заходи щодо очікувань населення, прогнозує наслідки їх реалізації.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми та особливості формування ефективної соціальної політики в частині підтримки найбільш уразливих верств населення країни досліджувалися Е.М. Лібановим, О.В. Макаровим, Л.М. Черенко [2], І.С. Морозовою [3], Н.В. Звереві та іншими, неефективність діючої системи соціальних пільг окреслено у працях Я.А. Жаліло, Г.Г. Кірейцева [5].

При цьому методичні підходи щодо реформування системи пільг на транспортні послуги запропоновано А.М. Новіковою, Т.М. Яценко, О.В. Новіковою [6] та іншими вченими.

Незважаючи на значну кількість публікацій, що висвітлюють різні аспекти державної політики щодо соціального захисту населення, питання аналізу та формування оптимальної системи надання пільг та компенсацій громадянам не набули достатнього ступеня розробленості та впровадження.

Постановка завдання. Метою статті є ретроспективний аналіз розвитку соціального захисту громадян у сфері пасажирських перевезень автомобільним транспортом загального користування в інших країнах з врахуванням тих соціально-економічних процесів, які відбувалися в світовому суспільстві.

Виклад основного матеріалу. Світова спільнота стикнулася із значними проблемами фінансування систем соціального захисту населення, що пов'язано як з погіршенням загальносвітової економічної ситуації, так і демографічними процесами, які супроводжуються збільшенням людей похилого віку та зменшенням кількості працездатного населення. Тому протягом останнього десятиліття відбувається активне реформування усіх форм соціального захисту населення.

Одним із найпоширеніших видів підтримки найбільш уразливих верств населення є надання пільг на проїзд у транспорті.

Країни з розвинутою економікою відмовилися від надання права безоплатного проїзду окремим категоріям громадян, тому що така система пільг визнана нежиттєздатною і не відповідає цілям політики соціального захисту населення. Тому в цих країнах використовується часткова знижка з ціни послуги для окремих категорій населення або надання пільг в окремі години. Наприклад, в США застосовується знижка вартості квитка на проїзд для людей похилого віку за виключенням годин «пік», що дозволяє більш рівномірно використовувати транспортні потужності [7].

У Європейському Союзі високого рівня досягли програми захисту сімейного доходу, що «спускається» нижче встановленої планки. У скандинавських країнах такі програми отримали загальнодержавний статус, а в центрально-європейських – регіональний або ж місцевий. Незважаючи на те, що у формах соціальної підтримки населення превалюють грошові компенсації, доплати чи допомога, ні Європа, ні США ще не можуть повністю відмовитися від пільг [8, С. 55].

В Іспанії, як і в інших європейських країнах, право на пільги мають окремі категорії: молодь, багатодітні родини та пенсіонери. До осіб, які мали право на пільги, ще 20-30 років тому належало багато працюючих, тому що заробітки були низькими [9, с.42].

У молоді пільг небагато: проїзд на міському транспорті та вхід до музею – за половину вартості квитка. Багатодітним родинам надається знижка на проїзд у міському та міжміському транспорті у межах країни, що складає близько від 20% до 60% і залежить від району та можливостей місцевих бюджетів. Безплатно їздять діти до 4 років, від 4 до 11 років – за 50%.

Найбільше преференцій мають люди похилого віку. Знижки для інвалідів різних груп становлять від 20% до 50%. Так, іспанським пенсіонерам, за рахунок дотацій місцевої влади, значно дешевше коштує проїзд у міському транспорті. В деяких провінціях проїзд для них взагалі безкоштовний. Суттєво економити на проїзді дозволяють бони – аналог наших проїзних. Усі витрати перевізникам повністю компенсують держава і мерії через транспортний консорціум.

У Франції пільги на проїзд встановлені для наступних категорій пасажирів:

для дітей до 4-х років – безкоштовний проїзд; для дітей від 4-х до 10 років – 50% вартості; для інвалідів -50% вартості на міському і 70% на залізничному транспорті; для студентів та учнів – 50% вартості.

Компенсація пільг студентам та учням відбувається за рахунок коштів, що перераховуються міністерством освіти, департаментами. Але пільги на проїзд для будь-якої категорії не перевищують 50% вартості.

Вищеперелічені пільги та умови їх застосування були встановлені 7 січня 1957 року. Це свідчить про послідовність і незмінність законодавчої політики в збереженні невисоких тарифів на проїзд в транспорті загального користування як одного з головних факторів забезпечення його доступності.

Відповідно до законодавства Франції компенсацію витрат по пільговим тарифам здійснює 70% – держава, 30% – департаменти регіону Іль-де-Франс [7].

В Італії, після реформування транспортного комплексу право на безкоштовний проїзд у міському транспорті мають лише працівники транспортних компаній. Знижки на проїзд у пасажирському транспорті мають члени родин працівників транспортних компаній, а також студенти для яких розроблений пільговий річний проїзний квиток.

В Австрії пенсіонери мають право на безкоштовний проїзд скрізь – від автобуса до літака місцевої авіалінії [10].

Фіни, порівняно з іншими європейцями, їздять дуже багато. Найбільш популярним видом громадського транспорту є автобус, оскільки ним можна дістатися навіть у найвіддаленіші райони Фінляндії. Із майже 537 млн. подорожей, що здійснюються на міському транспорті кожного року, 341 млн. (або понад 63%) становлять подорожі на автобусах.

У Фінляндії пільг зовсім небагато. Натомість має місце розвинута система надання державою різних видів допомог і дотацій з державного бюджету. Пільги ж застосовуються для ветеранів війни, інвалідів, депутатів парламенту, багатодітних сімей, пенсіонерів і ще деяких категорій. При тому, що пільг небагато, вони мають ще й низку обмежень [11].

Пільги на проїзд у фінських потягах і міжміських автобусах мають усі пенсіонери, деякі категорії інвалідів, журналісти та учні. Знижка коливається від 30% до 50% вартості проїзду. Учнімається 25% знижка на проїзд у міському транспорті, але виключно на багаторазові проїзні квитки. Ветерани війни мають право на безкоштовний проїзд у міському транспорті (м.Хельсінкі), але для

цього вони повинні подати відповідні довідки та отримати безкоштовний багаторазовий квиток – електронну картку. Без такої картки ветерана оштрафують [9,с.41].

Принципово інша модель – у Німеччині, де пільг практично не існує. Право на деякі пільги мають лише ті, хто й так отримує від держави соціальну допомогу. Регулювання всіх привілеїв і пільг для окремих груп населення Німеччини покладено на пільгове податкове законодавство [9,с.42].

Безкоштовний проїзд у транспорті, безкоштовний телефон тощо у Німеччині неможливі, оскільки більшість компаній є приватними. Нині для пенсіонерів скасували практично всі пільги на залізничному транспорті. Хоча придбавши дисконтну картку, можна купувати квитки дешевше на 50%. Таку ж знижку отримують й інваліди. Але все це – ініціатива правління самої компанії [8, С. 55]. Проте, у Мюнхені студенти за проїзд в міському транспорті платять на 25% менше, ніж звичайні городяни, а студенти з околиць Мюнхена – на 75% менше.

Варто зазначити, що Україна на сьогодні є єдиною країною пострадянського простору, де найбільшою мірою не тільки збережено, а й доповнено систему пільг, що сформувалася ще за часів СРСР. Країни пострадянського простору забезпечили докорінне реформування системи соціального захисту, в тому числі скасували застарілі пільги.

Пільги на проїзд у громадському транспорті існують також і в колишніх країнах СРСР. Проте, на відміну від України, коло громадян, які можуть ними скористатись, обмежене.

Досить яскравий приклад Литви, де була проведена у 2000 році соціальна реформа. Внаслідок цього було скорочено транспортні субсидії, а у новому законі містилися такі положення, як:

- скасування пільг за професійною ознакою (7 категорій);
- пільговий безкоштовний проїзд соціальним категоріям замінений на проїзд із знижками 80% або 50% (залежно від категорії);
- пільги на проїзд в місцевому транспорті (міський, місцевого значення і водний) децентралізовані – фінансуються місцевими органами влади (за місцем реєстрації транспортних підприємств);
- пільги в приміських автобусах найкрупніших міст компенсуються відповідним міським бюджетом і бюджетом прилеглому муніципалітету згідно із взаємною угодою;
- державний бюджет фінансує пільги лише на залізничний і міжміський автомобільний транспорт.

У липні 2008 року у Литовській Республіці було впроваджено Закон про пільги на транспорті, відповідно до якого правом на придбання одноразового проїзного квитка на автобуси далекого регулярного прямування, а також одноразового або місячного іменного проїзного квитка на автобуси й тролейбуси місцевого (міського та приміського) регулярного сполучення, пасажирські поїзди, судна й поромні регулярного сполучення з 80-відсотковою знижкою володіють:

1) особи, яким встановлено рівень недуги, або особи, визнані до 1 липня 2005 року дітьми-інвалідами, та особи, які їх супроводжують (для однієї особи – один супроводжуючий);

2) особи, визнані працездатними, або особи, які досягли віку для отримання пенсії внаслідок старості, яким у встановленому правовими актами порядку визначений рівень великих спеціальних потреб, або особи, визнані до 1 липня 2005 року інвалідам 1 групи, і особи, які їх супроводжують (для однієї особи – один супроводжуючий).

Стосовно людей працездатного віку, яким раніше були встановлені 2 і 3 групи інвалідності, та які нині визнані частково працездатними (згідно з новою редакцією Закону про пільги на транспорт), встановлена знижка в 50,0%. Вони мають право на придбання одноразового проїзного квитка на автобуси далекого регулярного прямування, а також одноразового або місячного іменного проїзного квитка на автобуси й тролейбуси місцевого (міського та приміського) регулярного сполучення, на пасажирські поїзди, судна й поромні регулярного сполучення.

Згідно із законодавством Литви транспортні пільги надаються у вигляді знижки на проїзд (табл. 1.) [12].

Пільговиками в Латвії вважаються школярі, студенти, пенсіонери, учасники опору. 100-відсоткову знижку Ризька дума надає учням 1–4 класів, 75% – учням 5–12 класів шкіл, що розташовані на адміністративній території Риги. Школярі-інваліди користуються міським громадським транспортом безкоштовно, пред'явивши інвалідне посвідчення. Фактично категорії пільговиків визначено законодавством. Міська транспортна компанія Rīgas satiksme робить знижки на замовлення держави.

На датування пільговиків 2008 року було витрачено 20 млн. латів (280 млн грн.). Із них 7 млн. забезпечила держава, решта – столична влада, яка для цього підвищувала тарифи на проїзд.

Таблиця 1 – Транспортні пільги по категоріях пільговиків і видах транспорту

Категорії пільговиків	Види транспорту				
	Міжміські автобуси	Залізничний транспорт	Міські автобуси та тролейбуси	Автобуси місцевого значення	Водний транспорт
Діти-інваліди, інваліди I групи	80%	80%	80%	80%	80%
Хворі, які потребують лікування гемодіалізом	80%	80%	80%	80%	80%
Особи у віці 85 років і старше	80%	80%	80%	80%	80%
Захисники незалежності Литви в період 11-13 січня, 1991, які стали інвалідами II або III групи	80%	80%	80%	80%	80%
Учасники опору окупації 1940-90 у віці 70 років і старше	80%	80%	80%	80%	80%
Інваліди II групи	50%	50%	50%	50%	50%
Учасники опору окупації 1940-90 у віці молодше 70 років	50%	50%	50%	50%	50%
Жертви окупації 1940-90 (політичні ув'язнені, засланці, укладені гетто, концентраційних таборів)	50%	50%	50%	50%	50%
Захисники незалежності Литви в період 11-13 січня 1991 року	50%	50%	50%	50%	50%
Члени сімей загиблих захисників незалежності Литви в період 11-13 січня 1991 року	50%	50%	50%	50%	50%
Особи у віці 70-85 років	50%	50%	50%	50%	50%
Студенти вищих учбових закладів		50% (1.09 -1.07)	50%/80%		
Учні шкіл			50%/80%		
Учні Національної школи мистецтв	50% (1.09 -1.07)	50% (1.09 -1.07)	50%/80%	50% (1.09 -1.07)	50% (1.09 -1.07)
Діти 7-10 років	50%	50%			50%
Діти до 7 років (2 дітей безкоштовно, 3 і більше – 50% знижка)	+50%	+50%	+50%	+50%	+50%
Посадові особи, які контролюють пасажирський транспорт	+	+	+	+	+

У 2000 році в Молдові всі пільги були скасовані, включаючи транспортні. Замість транспортних пільг було введено грошові компенсації на проїзд у громадському транспорті, але тільки для інвалідів I, II груп та дітей-інвалідів. Грошові компенсації фінансуються місцевими бюджетами, а їх розмір встановлюється місцевими органами влади і залежать від можливостей місцевих бюджетів, тому варіює від району до району. Єдина професійна категорія, що користується пільгами – Дорожня поліція (не більше 50 км за 1 поїздку). У м. Кишинів зберіглися пільги для пенсіонерів, інвалідів, студентів й ін., що фінансуються міським бюджетом.

У Киргизстані реформа була проведена у 2007 році, коли транспортні пільги були скасовані. У травні 2007 року введені грошові компенсації, які фінансуються державним бюджетом і розмір яких залежить від категорії пільговика та знаходиться у межах від 330 до 80 сомів (60-15 грн.) в місяць. У Бішкеку транспортні пільги збережені та фінансуються міським бюджетом.

Актуальним для України є досвід Польщі, яка здійснює політику монетизації соціальних пільг шляхом заміни їх грошовими виплатами. З 1 травня 2004 року система натуральних пільг замінена на грошові виплати, що дозволило надати допомогу тим, хто її найбільше потребує.

Найбільше пільг у Польщі отримують ветерани війни та колишні репресовані, що мають 37 % знижки з оплати проїзду залізничним та міжміським автобусним транспортом і 50 % – у міському. Усі ж інші пільги (зменшення оплати за телефонні переговори, страхування автомобіля, викуп квартири тощо) нині замінено єдиною компенсаційною виплатою, що дозволяє вирішувати особі самій визначатися з тим, як витратити ці кошти.

У м. Варшава право безплатного користування громадським транспортом мають учасники Варшавського повстання, нагороджені Варшавським Хрестом Повстання, особи, нагороджені медаллю «За Варшаву 1939–1945», діти дошкільного віку, діти із сімей, де 5 і більше учнів перебувають на утриманні батьків, діти-інваліди до 26 років, опікун таких дітей, який супроводжує їх, їде за дитиною або повертається додому – лише на трасі від місця проживання до навчального закладу або терапевтичного центру, поліклініки. Безплатно їздять також особи з постійною непрацездатністю, визнані інвалідами у значному ступені, сліпі і супроводжуючі їх особи, душевно хворі та супроводжуючі їх особи, потерпілі від націонал-соціалізму під час Другої світової війни, почесні донори, які здали 18 (чоловіки) або 15 (жінки) літрів крові, особи, яким понад 70 років. За половину вартості їздять студенти і учні зарубіжних середніх і вищих шкіл віком до 26 років, які пред'явили міжнародний студентський квиток ISIC, а також ще 10 інших категорій.

У більшості країн СНД процес монетизації соціальних пільг здійснювався досить успішно.

У 2005 році в Російській Федерації була проведена монетизація пільг, чому сприяли деякі передумови. Найбільш «дорогими» для бюджету видами соціальних зобов'язань були пільги на транспортні послуги, медицину і санаторно-курортне лікування, на оплату послуг житлово-комунального господарства. За оцінками Міністерства фінансів, загальний об'єм соціальних зобов'язань держави в 2003 р. склав приблизно 2,8 трлн. руб., тобто 21% ВВП або 68% доходів консолідованого бюджету.

З 1 січня 2005 року у Росії набрав чинності Федеральний Закон №122-ФЗ, відповідно до якого були внесені зміни до 154 Федеральних Законів, у тому числі до низки основних соціальних законів, і визнано такими, що втратили силу 41 законодавчий акт. Цей Закон отримав назву «Закон про монетизацію пільг», відповідно до якого пільги розглядаються як заходисоціальної підтримки, а більшості з них надаються як щомісячні грошові або компенсаційні виплати.

У рамках Закону №122-ФЗ передбачено перерозподіл фінансування заходів соціальної підтримки між бюджетами Росії та її суб'єктами: для окремих пільгових категорій громадян заходи соціальної підтримки встановлені на федеральному рівні (так звані федеральні пільговики), для інших категорій заходи такої підтримки встановлюються суб'єктами Росії (регіональні пільговики).

Таким чином, починаючи з 2005 р. щомісячна грошова виплата здійснюється пільговикам шляхом визначення вартості набору соціальних послуг (далі – НСП, або соціальний пакет). Сам порядок надання НСП окремим категоріям громадян і типову форму заяви про надання НСП було затверджено 29 грудня 2004 р. Міністерством охорони здоров'я та соціального розвитку РФ (відповідно до Федерального Закону від 17.07.1999 р. №178-ФЗ «Про державну соціальну допомогу»)/

У 2006 році з'явилася норма, за якою користувач може відмовитися від НСП як повністю, так і частково. У цьому випадку грошова (щомісячна) виплата збільшується на вартість НСП або однієї з них. Зазначимо, що за станом на 01.04.2013 р. (за даними Федерації профспілок РФ) обсяг коштів, що спрямовується на оплату послуг (з урахування інфляції), становив 839,65 руб. (або 208,23 грн) на місяць (на 1 пільговика) за основними категоріями, які мають право на соціальний пакет.

Для населення ця реформа означала розподіл всіх пільгових категорій одержувачів на регіональних і федеральних, і для федеральних категорій були встановлені розміри грошових виплат, диференційовані за категоріями пільгоотримувачів:

1. до федеральних пільговиків віднесені: всі інваліди; учасники Великої Вітчизняної війни і інші категорії громадян, учасники бойових дій; члени родин загиблих і померлих учасників бойових дій; громадяни, що постраждали від дії радіації;

2. для решти пільгових категорій зміни регулюються регіональним законодавством, але Федеральний Закон встановлює правило, при якому ці зміни не повинні привести до погіршення положення громадян, що мають пільги.

Досвід окремих пострадянських країн стосовно реформування системи соціальних пільг свідчить, що найбільш результативним шляхом є застосування підходу адресності їх надання з урахуванням реальних потреб громадян, а саме, в першу чергу, доходу та інших матеріальних особливостей пільговика. Саме завдяки запровадженню адресності цим країнам вдалося обмежити чисельність отримувачів пільг.

У той же час досвід використання часткового відшкодування державою витрат підприємств пасажирського транспорту існує навіть в економічно розвинутих країнах, де досить успішно функціонує система державної підтримки пасажирського транспорту загального користування. Систематизуємо зарубіжний досвід щодо реформування транспортних пільг (табл. 2)

Результатом такої підтримки є стабільне функціонування та розвиток транспортного сектору пасажирських перевезення та якісне забезпечення споживачів послугами транспортних підприємств.

Таблиця 2 – Зарубіжний досвід країн щодо форми надання транспортних пільг

	Безкоштовний проїзд	Часткова компенсація (знижка на проїзд)	Відсутність пільг (застосування іншої форми надання пільги)	Грошова компенсація
Росія	-	-	-	+
Литва	-	50%, 80%	-	-
Латвія	+	75%	-	-
Польща	+	95%, 78%, 49% 37%	-	-
Молдова	-	-	-	+
Киргизстан	-	-	-	Від 330 до 80 сомів в місяць (60-15 грн.)
Німеччина	-	15-25%	+	-
Італія	+	+	-	-
Іспанія	+	20-60%	-	-
Франція	+	50%, 70%	-	-
США	-	+	-	-
Фінляндія	+(ветерани війни)	25-50%	-	-

Висновки та перспективи подальших розвідок з цього напрямку. Соціальний захист населення є одним з найважливіших напрямків державної політики багатьох країн світу. Запровадження та дотримання певних соціальних норм і стандартів гарантує належний рівень якості життя всім категоріям населення. Пільги дозволяють певною мірою вирішувати соціальні завдання.

Реформування системи транспортних пільг – необхідний та важливий крок для України, але вкрай необхідний. Враховуючи досвід іноземних країн, слід врахувати, що розмір компенсацій повинен бути диференційований залежно від категорії та рівня добробуту пільгоотримувача, тому з метою ліквідації збиткових та суперечливих пільг необхідно провести повну їх інвентаризацію тощо.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Конституція України.
2. Черенько Л.М. Оцінка впливу державної соціальної підтримки на нерівність та бідність населення /Л.М. Черенько// Демографія та соціальна економіка. – К., 2011. – № 2 (16). – С. 118-127.
3. Морозова И.С. Правовые льготы: учебное пособие/ Под ред. А.В. Малько, – Саратов.: Изд-во ГОУ ВПО «Саратов. гос. академия права», 2004. – 436 с.
4. Зверева Н.В. Проблема реформирования системы льгот в России // Вестник Московского университета. Сер.6 Экономика. – М., 2001, – №2. – С.74-83
5. Жаліло Я.А. Теорія та практика формування ефективної економічної стратегії держави: [монографія]/Я.А. Жаліло. – К.: Національний інститут стратегічних досліджень, 2009. – 336 с.
6. Новікова А.М. Реформування системи пільг на транспортні послуги: методичні підходи/ А.М. Новікова, Т.М. Ященко, О.В. Новікова// Автошляховик України. – К., 2012. – № 4 (228). – С. 8-12.

7. Назаренко Я.Я. Вітчизняний та світовий досвід формування компенсацій за перевезення пільгових категорій пасажирів.// Вісник Національного транспортного університету. – № 17, ч. 2, 2008. – [Електронний ресурс] – Режим доступу : http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vntu/2008_17_2/32.pdf
8. Атаманюк Р.Ф., Климчук І.Г., Козік О.М. Стан соціального захисту населення в Україні // Вісник Хмельницького національного університету 2009, № 4, Т. 1. – С. 52-58.
9. Кошелева Г., Крютченко В. Пільги в країнах ЄС і система соціального забезпечення у США // Соціальний захист. – 2005. – № 5. – С. 41 – 44.
10. Система пільг в Україні потребує зваженого реформування. Актуальне інтерв'ю [Електронний ресурс] / С. Мельник // Укрінформ. – Режим доступу : <http://www.ukrinform.ua/ukr/order/?id=777320>
11. Паулі Макела Організація пасажирського транспорту: досвід Фінляндії та можливості його застосування в Україні // Економічний часопис. [Електронний ресурс] /Портал Олега Соскіна – Режим доступу : <http://www.soskin.info/ea/2004/6/20040602.html>
12. Орлова І. Пілотний проект соціальної допомоги «Реформування транспортних пільг в Україні з урахуванням міжнародного досвіду» [Електронний ресурс] – Режим доступу:<http://www.case-ukraine.com.ua> CASE Україна Центр соціально-економічних досліджень

REFERENCES

1. ConstitutionofUkraine (Ukr)
2. Cherenko L.M.Assessing the impact of public support for social inequality and poverty population / L. Cherenko // Demography and social economy . – К. , 2011 , – № 2 (16). – P. 118-127. (Ukr)
3. Morozova I.S.Legal benefits: Tutorial / Ed. A.V.Malko – Saratov . Univ HPE « Saratov. Reg. AcademyofLaw», 2004. – 436 p. (Rus)
- 4.Zvereva N.V. The problem of reforming the system of benefits in Russia // Vestnik of the Moscow University. Ser.6 economy. – М. , 2001 , – № 2. – P.74 -83 (Rus)
5. Zhalilo Y.A.Theory and practice of forming an effective economic strategy of the state [monograph] / Y.A.Zhalilo . – Kyiv: National Institute for Strategic Studies , 2009. – 336 p. (Ukr)
6. Novikova A.M.Reforming the system of privileges Transportation: methodological approaches / A. Novikova, T. Yaschenko , O. Novikova // Avtoshlyahovyk Ukraine . – К. , 2012. – № 4 (228). – P. 8-12. (Ukr)
7. Nazarenko Y.Y. Domestic and international experience forming compensation for privileged passengers. // Proceedings of the National Transport University. – № 17 , No. 2, 2008 . – [Electronic resource] – Access mode : http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vntu/2008_17_2/32.pdf (Ukr)
8. Atamanyuk R.F., Klimchuk I.G., Kozik A. State Social Protectionin Ukraine // VestnikKhmelnyskyNationalUniversity, 2009, № 4 , Т. 1. – P. 52-58. (Ukr)
9. Kosheleva G., Kryutchenko D.Benefitsinthe EU andthewelfaresystemintheUnitedStates // SocialSecurity . – 2005. – № 5. – S. 41 – 44. (Ukr)
10. The system of benefits in Ukraine should be reasonably reform. Actual interview [electronic resource] / S. Miller // Ukrinform. – Mode of access : <http://www.ukrinform.ua/ukr/order/?id=777320> (Ukr)
11. Pauli Makela Organization of passenger transport: the experience of Finlandand the possibility of it applicationin Ukraine // Economic Journal. [Electronic resource]/ Portal Oleg Soskin – Mode of access: <http://www.soskin.info/ea/2004/6/20040602.html> (Ukr)
12. Orlova I. Pilot project of social assistance "Reforming transport privileges in Ukraine with international experience" [Electronic resource] – Access mode: <http://www.case-ukraine.com.ua> CASE UkraineCenterforSocialandEconomicResearch (Ukr)

РЕФЕРАТ

Кривошеєва Т.О., Зарубіжний досвід застосування пільг на пасажирські перевезення автомобільним транспортом загального користування / Т.О. Кривошеєва // Вісник Національного транспортного університету. — К. : НТУ, 2013. — Вип. 28.

В статті досліджено зарубіжний досвід застосування пільг на пасажирські перевезення автомобільним транспортом загального користування.

Об'єкт дослідження – форми надання пільг на пасажирські перевезення автомобільним транспортом загального користування в інших країнах

Мета роботи – вивчення зарубіжного досвіду застосування пільг на пасажирські перевезення автомобільним транспортом загального користування.

Метод дослідження – ретроспективний аналіз розвитку соціального захисту громадян у сфері пасажирських перевезень автомобільним транспортом загального користування в інших країнах.

Сучасне суспільство неможливо уявити без інтенсивних комунікаційних процесів. При цьому велике значення має громадський транспорт, який стає все більш затребуваним засобом пересування, особливо у великих містах, де наявність автомобіля вже не гарантує його власнику достатню мобільність.

Для повноцінного функціонування і розвитку система громадського транспорту потребує вдосконалення нормативно-правової бази, активному залученні до процесу її розвитку багатьох громадських і державних структур, підвищенні ефективності фінансування.

Останнім часом проблеми соціального захисту населення у сфері пасажирських перевезень громадським транспортом стали одними з найбільш обговорюваних у світі.

З метою прийняття принципово нових рішень у царині соціальної політики важливу роль відіграє вивчення зарубіжного досвіду, що, як правило, містить напрями стратегічного та оперативного характеру, включає відповідні заходи щодо очікувань населення, прогнозує наслідки їх реалізації.

Результати статті можуть бути використані під час формування та реалізації заходів з реформування соціальної політики держави в частині впровадження адресності надання пільг на автомобільні транспортні послуги окремим категоріям населення.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – пошук оптимальних та раціональних шляхів реформування системи пільг на автомобільні транспортні послуги.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: СОЦІАЛЬНИЙ ЗАХИСТ, ПІЛЬГА, ПРОЇЗД, АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ, АДРЕСНІСТЬ, ДОСВІД, ЗНИЖКА НА ПРОЇЗД.

ABSTRACT

Kryvosheieva T.O. Foreign experience of benefits for passenger domestic road transport. Visnyk National Transport University. – Kyiv. National Transport University. 2013. – Vol. 28.

This paper investigates the use of foreign experience benefits to passenger road transport.

Object of study – the form of exemptions to passenger road transport in other countries

Purpose – to study foreign experience in the use of incentives to passenger road transport.

Method study – a retrospective analysis of social protection in the field of passenger road transport in other countries.

Modern society is impossible without intensive communication processes. Thus, great importance is public transport that is becoming more popular means of transportation, especially in large cities where the presence of the vehicle will not guarantee sufficient mobility to its owner.

To fully functioning and development of the public transport needs to be improved regulatory framework, active involvement in the process of developing many community and government agencies, improving the efficiency of funding.

Recently, the problem of social protection in the field of passenger transportation are the most talked about in the world.

With a view to the adoption of innovative solutions in the areas of social policy plays an important role the study of foreign experience, which usually includes areas of strategic and operational nature, including appropriate measures to expectations, forecasts the consequences of their implementation.

The results of the article can be used in the formulation and implementation of measures to reform social policy in the implementation of the targeted provision of benefits for car transportation services to certain categories of people.

Expected assumptions about the object of study – the search for optimal and efficient ways of reforming the benefits system for car transport services.

KEY WORDS: SOCIAL SECURITY, BENEFITS, TRAVEL, ROAD TRANSPORT, TARGETING, EXPERIENCE, DISCOUNTS ON TRAVEL.

РЕФЕРАТ

Кривошеева Т.А. Зарубежный опыт применения льгот на пассажирские перевозки автомобильным транспортом общего пользования / Т.А. Кривошеева // Вестник Национального транспортного университета. — К. : НТУ, 2013. — Вып. 28.

В статье исследован зарубежный опыт применения льгот на пассажирские перевозки автомобильным транспортом общего пользования.

Объект исследования – формы предоставления льгот на пассажирские перевозки автомобильным транспортом общего пользования в других странах.

Цель работы – изучение зарубежного опыта применения льгот на пассажирские перевозки автомобильным транспортом общего пользования.

Метод исследования – ретроспективный анализ развития социальной защиты граждан в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом общего пользования в других странах.

Современное общество невозможно представить без интенсивных коммуникационных процессов. При этом большое значение имеет общественный транспорт, который становится все более востребованным средством передвижения, особенно в крупных городах, где наличие автомобиля уже не гарантирует его владельцу достаточную мобильность.

Для полноценного функционирования и развития система общественного транспорта требует совершенствования нормативно – правовой базы, активного привлечения к процессу ее развития многих общественных и государственных структур, повышению эффективности финансирования.

В последнее время проблемы социальной защиты населения в сфере пассажирских перевозок общественным транспортом стали одними из самых обсуждаемых в мире.

С целью принятия принципиально новых решений в области социальной политики важную роль играет изучение зарубежного опыта, что, как правило, содержит направления стратегического и оперативного характера, включает соответствующие меры относительно ожиданий населения, прогнозирует последствия их реализации.

Результаты статьи могут быть использованы при формировании и реализации мероприятий по реформированию социальной политики государства в части внедрения адресности предоставления льгот на автомобильные транспортные услуги отдельным категориям населения.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования – поиск оптимальных и рациональных путей реформирования системы льгот на автомобильные транспортные услуги.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: СОЦИАЛЬНАЯ ЗАЩИТА, ЛЬГОТА, ПРОЕЗД, АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, АДРЕСНОСТЬ, ОПЫТ, СКИДКА НА ПРОЕЗД.

АВТОРИ:

Кривошеева Тетяна Олексіївна, Національний транспортний університет, аспірант кафедри фінансів, обліку і аудиту за напрямком «Економіка та управління підприємствами», e-mail krivosheeva_ta@rambler.ru, тел. +380674202095. Місце роботи: Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті, м. Київ, пр. Повітрофлотський 76,а

AUTHOR:

Kryvosheieva Tatyana, National Transport University, Postgraduate student of Department of Finance, Accounting and Auditing in the direction of "Economics and business management», e-mail krivosheeva_ta@rambler.ru, tel. 380674202095. Affiliation: State Inspectorate of Ukraine for Land Transport Safety, Povitroflotskyi ave., 76-a, Kyiv, Ukraine.

АВТОРЫ

Кривошеева Татьяна Алексеевна, Национальный транспортный университет, аспирант кафедры финансов, учета и аудита по направлению «Экономика и управление предприятиями», e-mail krivosheeva_ta@rambler.ru, тел. +380674202095. Место работы: Государственная инспекция Украины по безопасности на наземном транспорте, г. Киев, пр. Воздухофлотский 76, а

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Котья В.Ф., в.о. Голови, Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті, Київ, Україна.

Базиліук А.В., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри фінансів, обліку і аудиту, Київ, Україна.

REVIEWER:

Kotyа V.F., acting Head, State Inspectorate of Ukraine for Land Transport Safety, Kyiv, Ukraine.

Bazyliuk A.V, Economics (Dr.), professor, National Transport University, professor, department of finance, accounting and auditing, Kyiv, Ukraine.