

УДК 656.13
UDC 656.13

МЕТОДИЧНІ ПРИНЦИПИ ТА МЕХАНІЗМ КОМПЕНСАЦІЙ ЗА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПІЛЬГОВИХ КАТЕГОРІЙ ПАСАЖИРІВ ПІДПРИЄМСТВАМИ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Назаренко Я. Я., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

METHODICAL PRINCIPLES AND MECHANISM OF INDEMNIFICATIONS FOR TRANSPORTATION OF FAVOURABLE CATEGORIES OF PASSENGERS BY ENTERPRISES OF PASSENGER TRANSPORT

Nazarenko I.I., Ph. D., National Transport University, Kiev, Ukraine

МЕТОДИЧЕСКИЕ ПРИНЦИПЫ И МЕХАНИЗМ КОМПЕНСАЦИЙ ЗА ПЕРЕВОЗКУ ЛЬГОТНЫХ КАТЕГОРИЙ ПАССАЖИРОВ ПРЕДПРИЯТИЯМИ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

Назаренко Я.Я., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Однією з основних причин збитковості діяльності підприємств, що здійснюють перевезення пасажирів є недосконала система державної фінансової підтримки підприємств пасажирського транспорту, що працюють у загальному режимі.

Державна фінансова підтримка стабільної роботи підприємств пасажирського транспорту загального користування є частиною заходів щодо стимулювання розвитку транспортної галузі. На сучасному етапі вона виявляється в наданні підприємствам галузі пасажирських перевезень субвенцій з бюджету на компенсування вартості безоплатного проїзду пільгових категорій населення. За часів СРСР підприємствам автомобільного пасажирського транспорту з бюджету надавалася компенсація збитків від діяльності. Проводилася вона за рахунок прибутків, одержаних вантажними автопідприємствами, тобто на рівні держави відбувався перерозподіл коштів між прибутковими та збитковими організаціями таким чином, що всі вони ставали прибутковими. Така система застосовувалася до 1998 року. Але внаслідок загальних прорахунків в економічній сфері та неефективної державної політики в галузі пасажирського автотранспорту зокрема, бюджетна підтримка обмежилася лише компенсацією за безкоштовний проїзд пільгових категорій населення. Загальна ситуація, що склалася у сфері пасажирських перевезень, потребує перегляду підходів до розрахунків такої компенсації, зокрема до державного фінансування соціально значимої галузі в цілому.

Ціль статті (постановка завдання). Метою роботи є дослідження методичних принципів компенсацій за перевезення пільгових категорій пасажирів в Україні та в країнах з ринковою економікою.

Аналіз досліджуваної проблеми. Теоретичні і методологічні основи проблем тарифоутворення та компенсацій підприємств пасажирського транспорту висвітлені в працях А. Г. Будріна, Е. В. Будріної, В. В. Герасименка, М. Г. Григоряна, А. Е. Ігудесмана, Г. А. Конової, Ю. В. Лисенко, Л. А. Мірошниченко, В. С. Пінішка, Й. В. Спіріна та ін. Однак слід зазначити, що в цих працях не визначено єдиного методичного підходу до компенсацій втрат перевізників за перевезення пільгових категорій пасажирів. Тому вирішення проблеми забезпечення соціальної функції тарифної політики в умовах ринкових відносин є пріоритетним напрямом наукових досліджень.

Виклад основного матеріалу. На даний час в Україні, та в м. Києві зокрема, налічується близько 20 пільгових категорій пасажирів, яким згідно з чинним законодавством надане право безоплатного проїзду в транспорті загального користування як соціальний захист населення чи

нагорода або за службовою ознакою. Надання системи пільг на проїзд пасажирським транспортом регулюється 22 законодавчими актами, 13 з яких регулюють соціальні пільги. За соціальною ознакою право на безкоштовний проїзд мають: пенсіонери; ветерани війни та особи прирівняні до них; особи, які мають особливі заслуги перед Батьківщиною; ветерани праці; громадяни, які постраждали внаслідок аварії на ЧАЕС; інваліди I, II, III групи; діти-сироти і діти, які залишились без піклування батьків, що виховуються або вивчаються у навчально-виховних та навчальних закладах та ін. За службовою ознакою право на безкоштовний проїзд для виконання службових обов'язків мають 15 категорій пасажирів, а саме: працівники міліції, посадові особи податкової міліції, депутати міської (районної) ради, кандидати в народні депутати України, прокурори і слідчі прокуратури всіх рівнів, заступники і помічники прокурорів, судді всіх рівнів та ін.

Необхідно зазначити, що право безкоштовного проїзду у маршрутному таксі мають наступні категорії пасажирів:

- Ветерани війни:

- учасники бойових дій, в т.ч. особи, які належать до них,
- інваліди війни та особи прирівняні до них,
- особи, які мають особливі заслуги перед Батьківщиною,
- особи, на яких поширюється чинність закону України „Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту.

- Учасники ліквідації та потерпілі від наслідків аварії на ЧАЕС, віднесені до I-ї категорії,
- Інваліди I та II груп,
- Діти-інваліди з дитинства до 16 років,
- Особа, що супроводжує інваліда I-ї групи (1 особа),
- Діти дошкільного віку без надання окремого місця для сидіння.

Підприємства транспорту, що працюють у режимі маршрутного таксі зобов'язані за 1 рейс перевозити 1 пільгового пасажира в мікроавтобусі та 2 пільгових пасажирів в автобусі малого класу „Богдан”, в той час як для пасажирських підприємств транспорту, що працюють у загальному режимі немає обмежень у їх кількості. Також, учням та студентам надано право проїзду в міському пасажирському транспорті загального та експресного режимів за відповідними пільговими проїздами. Право на безкоштовний проїзд надається за пред'явленням посвідчення особи-пільговика безпосередньо при проїзді у міському пасажирському транспорті чи при придбанні проїзного квитка.

Право на отримання зазначених пільг надається безпосередньо при пред'явленні документа, який засвідчує приналежність особи до певної пільгової категорії. Реалізувати своє право на пільговий проїзд у пасажирському транспорті пасажир може або безпосередньо у транспортному засобі під час поїздки або при придбанні пільгового проїзного квитка. Зазначений механізм реалізації права на пільговий проїзд не дає змогу точного визначення кількості перевезених пільгових пасажирів ні на конкретному маршруті, ні за конкретний проміжок часу. Це унеможливує процес визначення кількості наданих транспортних підприємством пільгових послуг, що у свою чергу не дозволяє визначити точний розмір їх вартості.

Механізм відшкодування вартості наданих пільгових послуг передбачає їх відшкодування з місцевих бюджетів, які відповідні кошти у вигляді субвенцій з цільовим призначенням для використання на компенсацію вартості наданих пільгових послуг отримують з державного бюджету. Сьогодні, на шляху реалізації зазначеного механізму постають декілька проблем. По-перше, це обмеженість коштів як державного так і місцевих бюджетів. По-друге, відсутність точних методів обліку наданих пільгових послуг не дозволяє точно визначити розмір точної компенсації. Не повна компенсація за перевезення пільгових категорій пасажирів дозволяє підприємствам погашати свої борги за паливно-мастильні матеріали та заробітну плату працівників та призводить до накопичення боргів підприємств перед іншими контрагентами та зі сплати податків. Місцеві бюджети, які отримують субвенції з державного бюджету на покриття витрат за перевезення пільгових категорій пасажирів, отримують кошти на покриття вартості перевезення пільговиків за соціальною ознакою. Відшкодування витрат за перевезення пільговиків за професійним статусом повинне здійснюватись через розподіл коштів відповідних міністерств та інших державних органів. Відшкодування вартості пільгового проїзду у пасажирському транспорті студентів здійснюється через Міністерство освіти і

науки, яке отримавши кошти з державного бюджету спрямовує їх освітнім закладам для покриття вартості пільгового перевезення студентів міським пасажирським транспортом.

В Україні сьогодні існує декілька методів обчислення розмірів компенсації, а саме:

1. Метод визначення компенсацій в залежності від кількості перевезених пасажирів, що сплатили за квиток. Чим більше платних пасажирів – тим більше компенсація.

2. Метод розподілення компенсацій пропорційно збиткам, які отримали перевізники в минулому звітному періоді.

3. Метод визначення суми компенсації на кожного громадянина на рік. Обчислення загальної суми компенсацій підприємствам пасажирського транспорту провадиться пропорційно чисельності пільгових категорій в районі, який обслуговує кожне окреме підприємство.

4. Метод коригування раніше встановленої компенсації в залежності від запланованих обсягів роботи.

Велика кількість існуючих методів визначення суми, що має бути компенсована з бюджетів різних рівнів кожному підприємству, що здійснює перевезення пасажирів, пояснюється обмеженістю фінансових ресурсів. Жоден з перелічених методів не можна назвати реальним, тим більше ефективним. Від них втрачають як перевізники, так і бюджет. Недоліками перелічених методів є те, що вони не враховують об'єктивні умови функціонування ринку транспортних перевезень (транспортну активність населення, собівартість перевезень, життєвий рівень населення тощо). Також слід зазначити, що жодна з цих методик не є законодавчо закріпленою і має характер прагнення пояснити неефективний розподіл бюджетних коштів, лобювання інтересів окремих перевізників тощо.

Зазначені методики не є дієвими, адже в Україні відсутні точні методи визначення кількості перевезених пільгових пасажирів. Значення кількості перевезених пільгових категорій пасажирів – це „експертне” визначення коефіцієнта співвідношення кількості платних і безплатних пасажирів у загальному обсязі перевезених пасажирів, визначення якого відбувається не на даних рухомості пільговиків, а на статистичних даних. У зв'язку з відсутністю точних методів обліку транспортної мобільності пільгових категорій пасажирів, а також обмеженими можливостями державного та місцевого бюджетів спостерігаються проблеми з невчасним та неповним відшкодуванням підприємствам пасажирського транспорту втрат їхніх доходів при перевезенні пільгових категорій пасажирів. Проблема компенсацій втрат перевізників уже багато років залишається невирішеною, що призводить до фінансових проблем у їх діяльності, надання послуг низької якості та пошуку шляхів перекладання втрат від перевезення пільговиків на плечі платоспроможних пасажирів.

Протягом усього періоду існування цих проблем як вчені так і самі підприємства пасажирського транспорту намагалися розробити методи обліку наданих послуг пільговим категоріям пасажирів.

Розглянемо пропозиції щодо вдосконалення механізмів обліку обсягів перевезень пільгових категорій пасажирів вносилися підприємствами пасажирського транспорту. Так в 1997 році Львівській адміністрації був запропонований ВАТ „Львівелектротранс” та МКП „Львівелектортранс” так званий „вексельний варіант”. Передбачалось здійснювати облік пільгових категорій пасажирів за допомогою спеціальних абонементів, які мали ступені захисту від підробки та розрізнялися взаємності від виду перевезень за кольором. Передбачалась передача абонементних квитків районним (міським) відділам соціального захисту з наступною їх видачею пільговим пасажирів. Після обороту в автобусах та урахування в листах обліку абонементних квитків, вони пред'являлись фінансовим органам міста (області) та погашалися коштами для підприємств-перевізників. Кількість поїздок на місяць одного пільгового пасажирів передбачалось розраховувати відповідно до суми виділених на компенсацію коштів.

Ще один вдосконалений механізм обліку обсягів перевезення пільгових категорій пасажирів на міських маршрутах і порядок відшкодування проїзду пільговиків за спеціальною та службовою ознаками був запропонований в 1999 році асоціацією „Кривбасатотранс”. Він базувався на застосуванні відривних квитків, які мали ступені захисту від підробки, належали до бланків суворої звітності та носили адресну спрямованість щодо пільгових категорій пасажирів. В кінці звітного періоду до фінансового управління міста перевізником пред'являвся розрахунок суми компенсації з

додаванням до нього використаних квитків для проведення розрахунку за проїзд пільгових категорій громадян.

Застосування конвертованого купона передбачав механізм Дергачівського автопідприємства 16351. Конвертований талон – це документ суворої звітності, що дає право одноразової поїздки в автобусах всіх форм власності.

Слід зазначити, що апробація вищенаведених методів обліку пільгових категорій пасажирів не була проведена. Невирішеність питання щодо компенсації втрат перевізників від безкоштовного перевезення пільгових категорій пасажирів мотивує їх до пошуків різних методів та способів, спрямованих на обмеження перевезень пасажирів, що користуються правом пільгового проїзду. Такі методи та прийоми суперечать чинному законодавству щодо гарантій доступу до громадського транспорту.

Ситуація щодо компенсації витрат перевізників від перевезень пільгових категорій пасажирів з юридичного боку повинна регулюватись Законом України „Про автомобільний транспорт” [5], Інструкцією "Про порядок обліку пасажирів, що перевозяться громадським транспортом на маршрутах", затвердженою наказом Міністерства Статистики України [7] та договором на замовлення соціально значущих послуг між перевізниками та органами державного управління, тобто має носити контрактний характер фінансування.

Кількість пільгових категорій пасажирів, згідно з зазначеними нормативними актами, визначається як добуток кількості перевезених платних пасажирів та коефіцієнту співвідношення кількості безплатних та платних пасажирів в загальному обсязі перевезень пасажирів для підприємств громадського транспорту. Добуток визначеної кількості пільгових категорій пасажирів та діючого на підприємстві тарифу і є вартістю проїзду пільговиків. Цю вартість держава повинна компенсувати на підставі чинного законодавства підприємству-перевізнику.

Коефіцієнт K визначається на підставі Інструкції "Про порядок обліку пасажирів, що перевозяться громадським транспортом на маршрутах" окремо для міських перевезень в обласному та республіканському центрах (K_1), для міських перевезень (K_2) та для приміських перевезень (K_3). Розрахунок цих коефіцієнтів покладено на регіональні управління статистики [7]. Також зазначено, що підприємства можуть самі встановлювати коефіцієнт співвідношення кількості безплатних та платних пасажирів в загальному їх обсязі, але цей самостійно визначений коефіцієнт не може перевищувати офіційно встановлений.

Реальне співвідношення кількості безплатних та платних пасажирів можна визначити лише за допомогою обстеження пасажиропотоків. Внаслідок значного коливання пасажиропотоків протягом доби, тижня, місяця, пори року такий спосіб визначення співвідношення платних та безплатних пасажирів в загальній їх кількості є достатньо складним і потребує додаткових фінансових та трудовитрат. Реальність розміру суми компенсації залежить від правильності обчислення зазначених коефіцієнтів.

В практиці автотранспортних підприємств м. Києва для розрахунку сум компенсацій застосовується метод обчислення компенсацій за перевезення пільгових категорій пасажирів, за яким розмір компенсації залежить від кількості перевезених платних пасажирів.

Часткове відшкодування витрат підприємства на здійснення перевезень пільгових категорій пасажирів звужує фінансові можливості підприємства щодо розширення послуг, що надаються, підвищення їх якості та оновлення рухомого складу та транспортної інфраструктури.

Висновки та перспективи подальших розвідок з даного напрямку. Проведений аналіз ситуації, що склалася з компенсаціями на сьогоднішній день, дозволяє зробити наступні висновки:

1. Сьогодні, держава не спроможна забезпечити безкоштовний проїзд пільгових категорій населення в повному обсязі за існуючими тарифами, навіть за регульованими та зниженими.
2. Тягар виконання соціальної функції пасажирського транспорту, гарантованого державою безкоштовного проїзду пільгових категорій пасажирів покладений на автотранспортні підприємства.
3. В даний час не існує законодавчо закріпленої методики, що дозволила б максимально точно визначити реальні обсяги транспортних послуг, що надаються пільговим категоріям.

4. Існуючі методи обчислення рівня компенсації намагаються перекласти функції компенсації збитків від застосування граничних тарифів на компенсацію за безкоштовний проїзд пільгових категорій пасажирів.

Отже, кошти, що отримують підприємствам з бюджету, не компенсують втрат від безкоштовних перевезень пільгових категорій населення. До того ж, відбувається їх зменшення з року в рік. Рівень компенсацій з бюджету не відповідає реальним потребам підприємств, не виконує належну їм функцію, не має економічного обґрунтування та потребує розробки методики обчислення.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Бронштейн Л.А., Шульман А.С Экономика автомобильного транспорта. Учебник для вузов. / Л.А. Бронштейн, А.С. Шульман М.// Т – т, 1976 -350 с.
2. Дажин С., Шарыпов Н., Люськин Д. О системе дотаций пассажирских перевозок / С. Дажин, Н. Шарыпов, Д. Люськин // Автомобильный транспорт. № 4. 1996.- С. 12-18.
3. Игудесман Я.Е. Экономика автомобильного транспорта: Учебное пособие для вузов. / Я. Е. Игудесман // – Мн.: Высш. шк., 1987 – 327 с.
4. Кононова Г.А. Экономика автомобильного транспорта: Учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / А.Г.Будрин, Е.В. Будрина, М.Г. Григорян и др.; Под ред. Г.А. Кононовой. // – М.: Издательский центр «Академия», 2005. – 320 с.
5. Про автомобільний транспорт (зі змінами і доповненнями): Закон України від 05.04.2001 р. №2344-III [Електронний ресурс] — Режим доступу: www.rada.gov.ua
6. Про внесення змін до Закону України „Про автомобільний транспорт”: Закон України від 23.06.06 №3492 – IV[Електронний ресурс] — Режим доступу: www.rada.gov.ua
7. Про порядок обліку пасажирів, що перевозяться громадським транспортом на маршрутах, затверджена наказом Міністерства: Інструкція [Електронний ресурс] — Режим доступу: www.rada.gov.ua

REFERENCES

1. Bronshtein L.A. Shulman A.C. Economy of motor transport. Transport, 1976. 350 p. (Rus)
2. Dagin S., Sharipov N., Liuskin D. About the system of grants of passenger transportations. Motor transport .№ 4. 1996. P. 12-18. (Rus)
3. Igudesman Ya. E. Economy of motor transport. Minsk: Higher school. 1987. p. 327. (Rus)
4. Kononova G.A. Economy of motor transport. Moscow: Publishing center «Academy». 2005. p 320. (Rus)
5. About a motor transport (with changes and additions): Law of Ukraine 05.04.2001 №2344-III www.rada.gov.ua (Ukr)
6. About making alteration in Law of Ukraine “About a motor transport” Law of Ukraine 23.06.2006 №3492 – IV www.rada.gov.ua (Ukr)
7. About the order of account of passengers which are transported a public transport on routes. Instruction. www.rada.gov.ua (Ukr)

РЕФЕРАТ

Назаренко Я.Я. Методичні принципи та механізм компенсацій за перевезення пільгових категорій пасажирів підприємствами пасажирського транспорту. / Я.Я. Назаренко // Вісник Національного транспортного університету. – К.: НТУ, 2013. – Вип. 28.

В статті досліджені методичні принципи та механізм компенсацій за перевезення пільгових категорій пасажирів підприємствами пасажирського транспорту.

Об’єкт дослідження – методичні принципи та механізм компенсацій за перевезення пільгових категорій пасажирів підприємствами пасажирського транспорту.

Мета роботи – дослідження організаційно-методологічних проблем компенсацій за перевезення пільгових категорій пасажирів підприємствами пасажирського транспорту.

Метод дослідження – узагальнення фундаментальних робіт вітчизняних та зарубіжних учених економістів в системі внутрішнього контролю, діалектичний підхід, фундаментальні положення економічної теорії, системно-логічний підхід до дослідження економічних явищ і процесів.

Сьогодні більшість підприємств пасажирського транспорту є збитковим. Причиною цього, перш за все, є велика кількість пільгових категорій пасажирів. Існуючі пільги в Україні можна розділити на дві групи: пільги за соціальною ознакою та пільги за професійною ознакою. Усього налічується близько 20 категорій пільгових пасажирів. Слід зазначити, що такої великої кількості пільговиків не має в жодній країні світу. Серед існуючих методів обчислення розмірів компенсації жоден не можна назвати реальним, тим більше ефективним. Від них втрачають як перевізники, так і бюджет. Недоліками перелічених методів є те, що вони не враховують об'єктивні умови функціонування ринку транспортних перевезень (транспортну активність населення, собівартість перевезень, життєвий рівень населення тощо). Також слід зазначити, що сьогодні в Україні відсутні точні методи визначення кількості перевезених пільгових пасажирів. Значення кількості перевезених пільгових категорій пасажирів – це „експертне” визначення коефіцієнта співвідношення кількості платних і безплатних пасажирів у загальному обсязі перевезених пасажирів, визначення якого відбувається не на даних рухомості пільговиків, а на статистичних даних.

Результати статті можуть бути впроваджені в роботу служб підприємств транспортного комплексу.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ПІЛЬГА, ПАСАЖИР, ПІЛЬГОВІ КАТЕГОРІЇ ПАСАЖИРІВ, КОМПЕНСАЦІЯ, ПІДПРИЄМСТВО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ.

ABSTRACT

Nazarenko I.I. Methodical principles and mechanism of indemnifications for transportation of favourable categories of passengers by enterprises of passenger transport. *Visnyk National Transport University.* – Kyiv. National Transport University. 2013. – Vol. 28.

In the article methodical principles and mechanism of indemnifications are investigational for transportation of favourable categories of passengers by the enterprises of passenger transport.

Object of study – methodical principles and mechanism of indemnifications for transportation of favorable categories of passengers by the enterprises of passenger transport

Purpose – research of organizational-methodical problems of indemnifications for transportation of favorable categories of passengers

Method study – generalization of fundamental works of Ukrainian and foreign scientists of economists is in the internal checking system, dialectical going, fundamental positions of economic theory, system-logical approach near research of the economic phenomena and processes.

Today greater parts of enterprises of passenger transport are unprofitable. Investigation of it is plenty of favorable categories of passengers. Existent privileges in Ukraine it is possible to divide into two groups: privileges after social principle and privileges after professional principle. More than 20 categories of favorable passengers are counted in all. So many favorable categories do not exist in any country of the world. Among the existent methods of calculation of sizes of indemnifications none can be named the real and effective. Both ferrymen and budget lose from these methods. They do not take into account objective operating of market of transport transportations conditions.

The results of the article can be inculcated in-process services of enterprises of a transport complex.

KEYWORDS: PRIVILEGE, PASSENGER, FAVOURABLE CATEGORIES OF PASSENGERS, INDEMNIFICATION, ENTERPRISE OF PASSENGER TRANSPORT.

РЕФЕРАТ

Назаренко Я.Я. Методические принципы компенсаций за перевозку льготных категорий пассажиров предприятиями пассажирского транспорта. / Я.Я. Назаренко // Вестник Национального транспортного университета. – К. : НТУ, 2013. – Вып. 28.

В статье исследованы методические принципы и механизм компенсаций за перевозку льготных категорий пассажиров предприятиями пассажирского транспорта.

Объект исследований – методические принципы и механизм компенсаций за перевозку льготных категорий пассажиров предприятиями пассажирского транспорта.

Цель работы – исследование организационно-методических проблем компенсаций за перевозку льготных категорий пассажиров.

Метод исследования – обобщение фундаментальных работ отечественных и зарубежных ученых экономистов в системе предоставления льгот, диалектический подход, фундаментальные положения экономической теории, системно-логический подход к исследованию экономических явлений и процессов.

Сегодня большая часть предприятий пассажирского транспорта являются убыточными. Следствием этого, прежде всего, есть большое количество льготных категорий пассажиров. Существующие льготы в Украине можно разделить на две группы: льготы за социальным принципом и льготы за профессиональным принципом. Всего насчитывается больше 20 категорий льготных пассажиров. Следует сказать, что такого количества льготником не существует ни в одной стране мира. Среди существующих методов исчисления размеров компенсаций ни один нельзя назвать реальным, тем более эффективным. От них теряют как перевозчики, так и бюджет. Недостатками существующих методов является то, что они не учитывают объективные условия функционирования рынка транспортных перевозок. Также сегодня в Украине отсутствуют точные методы определения количества перевезенных льготных пассажиров. Значение количества перевезенных льготников – это «экспертное» определение коэффициента соотношения количества платных и бесплатных пассажиров в общем количестве перевезенных пассажиров. Определение этого коэффициента осуществляется не на данных подвижности льготников, а на статистических данных.

Результаты статьи могут быть внедрены в работе служб предприятий транспортного комплекса.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ЛЬГОТА, ПАССАЖИР, ЛЬГОТНЫЕ КАТЕГОРИИ ПАССАЖИРОВ, КОМПЕНСАЦИЯ, ПРЕДПРИЯТИЕ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА.

АВТОРИ:

Назаренко Ярослава Ярославівна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: serrena@ukr.net, тел. +380679479956, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к.424.

AUTHOR:

Nazarenko Yaroslava I., Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor department of finances, account and audit, e-mail: serrena@ukr.net, tel. +380679479956, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of 424.

АВТОРЫ:

Назаренко Ярослава Ярославовна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: serrena@ukr.net, тел. +380679479956, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к.424.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Сременко В.Г., доктор економічних наук, професор, Білоцерківський інститут економіки і управління, професор, кафедри фінанси і кредит, Біла Церква, Україна.

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

REVIEWER:

Eremenko V.G., Ph.D., Economics (Dr.), professor, Institute of economy and management of Bila Tserkva, professor, department of finances and credit, Bila Tserkva, Ukraine.

Bazylyuk A.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, professor department of finances, account and audit, Kyiv, Ukraine.