

УДК 336.5.02:656.13

Ярошевич Н.Б.*кандидат економічних наук, доцент кафедри фінансів
Національного університету «Львівська політехніка»***Кондрат І.Ю.***кандидат економічних наук, доцент кафедри фінансів
Національного університету «Львівська політехніка»***Ливдар М.В.***кандидат економічних наук, доцент кафедри фінансів
Національного університету «Львівська політехніка»*

ОЦІНКА ВПЛИВУ ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ ПІЛЬГ НА СТАН МІСЬКИХ ТА ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТРАНСПОРТОМ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ В УКРАЇНІ

EVALUATION OF THE EFFECT OF DECENTRALIZATION OF TRANSPORT PRIVILEGES ON THE STATE OF CITY AND PRIMARY PASSENGER TRANSPORTATION OF GENERAL USE TRANSPORT IN UKRAINE

АНОТАЦІЯ

У статті досліджено стан галузі та сучасні тенденції розвитку пасажирських перевезень міським та приміським транспортом загального користування. Виявлено основні проблеми функціонування міського та приміського пасажирського транспорту загального користування. Запропоновано методикою оцінки кількості пільгових перевезень, проведено аналіз масштабів пільгових перевезень в Україні за запропонованою методикою. Проведено аналіз наслідків децентралізації транспортних пільг в Україні в умовах чинного порядку фінансування пільгових перевезень. Встановлено рівень перевищення видатків, необхідних для фінансування транспортних пільг над фактичними видатками на це місцевих бюджетів.

Ключові слова: міський та приміський транспорт, децентралізація, пільги з проїзду транспортом загального користування, фінансування перевезення пільгових категорій пасажирів, місцеві бюджети.

АННОТАЦИЯ

В статье исследованы состояние и современные тенденции развития отрасли городского и пригородного общественного транспорта. Выявлены основные проблемы функционирования городского и пригородного общественного транспорта. Предложена методика оценки количества льготных перевозок, проведен анализ масштабов и последствий льготных перевозок в Украине по предложенной методике. Проведен анализ последствий децентрализации транспортных льгот в Украине в условиях действующего порядка финансирования льготных перевозок. Установлен уровень превышения расходов, необходимых для финансирования транспортных льгот над фактическими расходами на это местных бюджетов.

Ключевые слова: городской и пригородный общественный транспорт, децентрализация, льготный проезд общественным транспортом, финансирование перевозок льготных категорий пассажиров, местные бюджеты.

ANNOTATION

The current state and modern development trends of the transportation by municipal and commuter public transport are established in the article. The main problems of municipal and commuter public transport are determined. The technique for determination of volumes for the preferential transportation services consumption has been proposed. The analysis of volumes for the preferential transportation services consumption has been conducted. The analysis of transport privileges decentralization in Ukraine in the conditions of preferential transportation funding current order has been conducted. The level of excess of expense necessary to fi-

nance transport privileges over actual expense at the local budgets funds is determined.

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

Постановка проблеми. Світовий досвід господарювання свідчить про те, що найкраще економічний і соціальний стан розвитку на місцях усвідомлює та може реформувати місцева влада, тому в рамках децентралізації влади в Україні, яка передбачає надання місцевим органам влади максимальної кількості повноважень на засадах субсидіарності та достатнього рівня їх ресурсного забезпечення, з 2016 року в Україні проведено децентралізацію системи транспортних пільг шляхом ліквідації у державному бюджеті субвенцій місцевим бюджетам на компенсацію витрат перевізників. Кошти місцевих бюджетів стали єдиним джерелом відшкодування підприємствам-перевізникам вартості наданих ними пільгових послуг. В розвинених країнах фінансування транспортних пільг є прерогативою місцевих бюджетів, але кількість «пільговиків» є мінімальною, зменшеною до найбільш малозабезпечених і вразливих категорій населення. Тому в умовах відсутності державного обліку пільгових перевезень та наслідків проведеної децентралізації транспортних пільг є важливою та актуальною.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. 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, таких як Л.В. Бабаченко, А.В. Базилюк, М.Н. Бідняк, В.В. Біліченко, М.П. Бутко, К.В. Гнедіна, О.Б. Коротич, Ю.Є. Пащенко, Т.А. Пушкар,

А.М. Редзюк, Є.М. Сич, С.В. Цимбал, В.Г. Шинкаренко. 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.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на значну кількість публікацій та теоретичних розробок, проведена в Україні децентралізація транспортних пільг потребує оцінювання впливу наслідків державного реформування на стан міських та приміських пасажирських перевезень транспортом загального користування, зокрема з метою поглиблення науково-методичних підходів до формування та функціонування фінансового механізму соціально-економічного забезпечення перевезення пільгових категорій пасажирів підприємствами міського та приміського пасажирського транспорту загального користування.

Мета статті полягає в оцінюванні впливу децентралізації системи транспортних пільг на стан галузі міських та приміських пасажирських перевезень в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Громадський пасажирський транспорт входить у число пріоритетних інфраструктурних галузей, і його стабільне функціонування є необхідною умовою розвитку всіх галузей економіки та поліпшення становища в соціальній сфері.

Система державної фінансової підтримки пасажирського транспорту загального користування, метою якої є збалансований розвиток транспортних систем з високим рівнем і якістю обслуговування пасажирів в умовах часткового виконання громадським транспортом покладеної на нього соціальної функції, існує у більшості розвинених країн світу. Основою збитковості міського пасажирського транспорту в розвинених країнах є єдиний тариф інтермодальних транспортних систем. Інтермодальна транспортна система – це система забезпечення функціонування громадського транспорту на певній території, коли декілька видів міського транспорту (автобус, трамвай, тролейбус, метро) створюють чітку й просту систему взаємопов'язаних маршрутів, дотримуючись певних умов перевезень та регулярності інтервалів між сполученнями та здійснюючи переміщення пасажирів за єдиним тарифом, що сприяє популяризації міського транспорту та заохоченню населення до нього через встановлення відносно низької вартості за проїзд.

Держава фінансує переважно нерентабельні для перевізників, але соціально важливі залізничні та автобусні маршрути в малозаселених районах. Така фінансова бюджетна підтримка громадського транспорту не переслідує мету соціального захисту населення, а намагається, забезпечивши надійність, безперебійність, цінову привабливість для населення міського пасажирського транспорту, досягнути комфорт-

ності, екологічності та розвитку міст шляхом розвантаження автомобільних доріг від приватного транспорту. Яскравим прикладом однієї з найкращих систем ефективної організації громадського транспорту є Гонконг, де рівень автомобілізації (кількість приватних автомобілів на 1 000 жителів) становить лише 59, тоді як у Києві цей показник становить 353 [1], що також є більшим показником багатьох великих міст світу (Стамбул – 139, Нью-Йорк – 209, Москва – 297, Берлін – 317, Лондон – 345).

На відміну від розвинених країн світу, метою державної фінансової підтримки підприємств пасажирського транспорту в Україні є компенсація втрат перевізників під реалізації функції соціального захисту населення.

Як відомо, тариф на перевезення міським та приміським транспортом загального користування затверджується органами місцевої влади – замовниками перевезень. Замовники перевезень, керуючись необхідністю загальнодоступності послуг транспорту загального користування для всього населення, переважно дотримуються політики максимального стримування росту тарифів на перевезення, забезпечуючи виконання пасажирським транспортом соціальної функції. Затверджені органами місцевої влади тарифи переглядаються в Україні не частіше 1 разу на рік, а деколи і раз на декілька років, наприклад у Львові тариф на міські автоперевезення не переглядався з 2014 року до 2017 року (рис. 1), тоді як витрати на придбання палива та паливно-мастильних матеріалів, що в собівартості послуг автоперевізників, згідно з різними оцінками, складають 60–70%, причому від 30% [2, с. 25] до 40% [3, с. 3] становлять витрати на паливо, останнім часом зростають дуже динамічно (рис. 1).

Протягом 2014–2017 років ціна дизельного палива, що переважно імпортується в Україну, зросла в 2,5 рази [4]. Також значно зросли ціни на автомобільні шини, запасні частини до вузлів та агрегатів рухомого складу порівняно з цінами, запланованими в діючих тарифах. Зростання фактичних витрат автотранспортних підприємств має безпосередній вплив на зростання фактичної собівартості одного пасажирокілометра, що негативно впливає на фінансовий результат діяльності підприємств-перевізників.

Динаміку розрахункового тарифу на перевезення, що зростає залежно від темпів зростання цін на паливо, на прикладі тарифу на автоперевезення у м. Львові можемо представити на рис. 1, а за результатами представлених розрахунків можемо зробити висновок про значне недоотримання доходів перевізників в результаті негнучкого перегляду тарифів замовником перевезень.

Збитки пасажирського перевізника від перевезень за регульованими збитковими тарифами мали б повністю компенсуватися за рахунок коштів відповідних бюджетів згідно зі ст. 40 Закону «Про автомобільний транспорт»

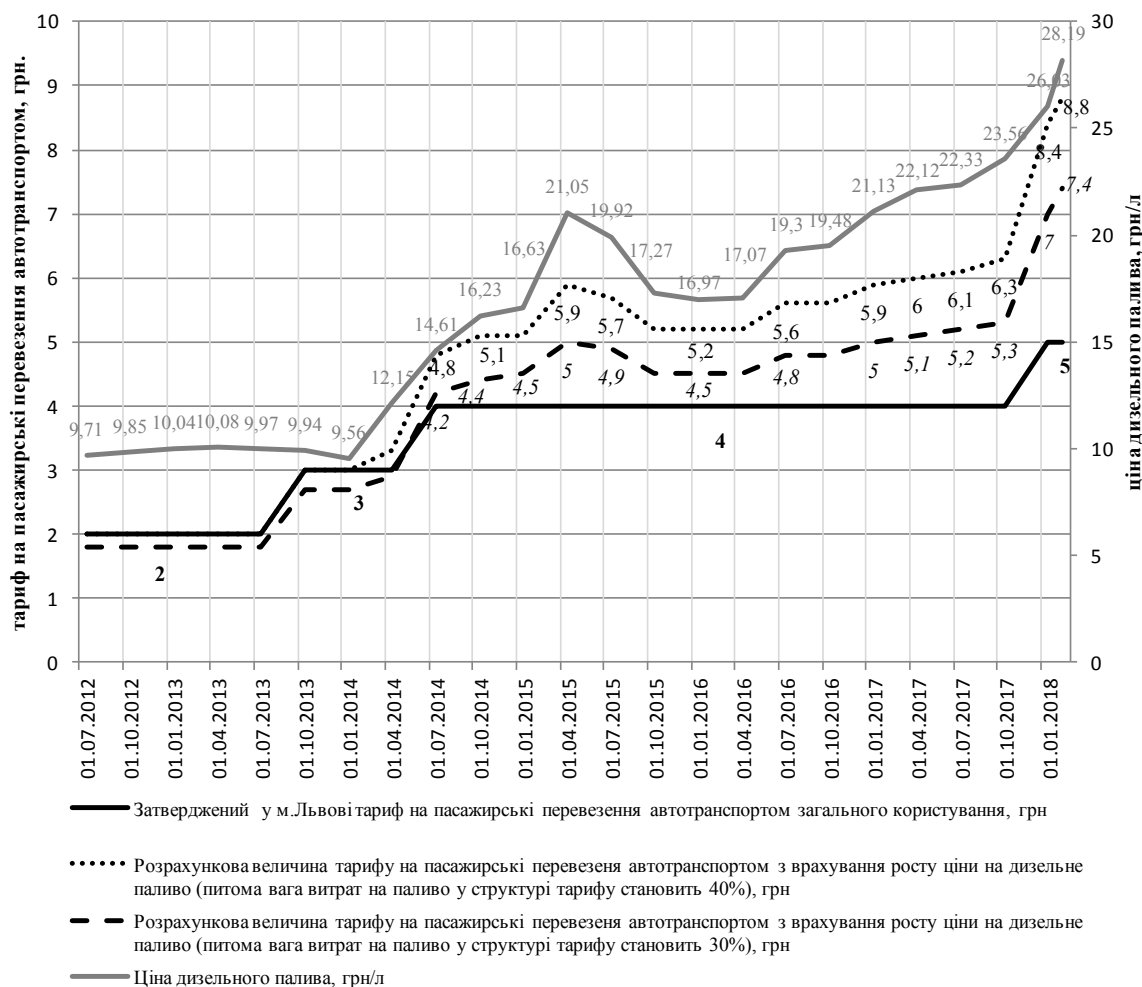


Рис. 1. Динаміка фактичного (затвердженого) в м. Львові та розрахункових тарифів (зростають залежності від темпів зростання цін на дизельне паливо) на пасажирські автоперевезення

[5]. Але в Україні практикується компенсацію збитків від використання регульованих тарифів та перевезень пільгових категорій пасажирів об'єднувати в єдину статтю місцевого бюджету, коштів якої вистачає лише на часткове (15–20% згідно з дослідженнями вітчизняних науковців [6, с. 113]) відшкодування витрат від пільгових перевезень.

Значне соціальне навантаження на автотранспорт, пов'язане з перевезенням пільгових категорій пасажирів, істотно погіршує фінансовий стан перевізників. Підприємства-перевізники стикаються з численними категоріями пільговиків (24 категорії), 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 Єдиному державному автоматизованому реєстрі осіб, які мають право (ЄДАРП) на пільги, ведеться електронний і паперовий облік по 13,2 млн. одержувачів пільг (29% населення України) з метою проведення розрахунків з під-

приємствами за фактично надані конкретному «пільговику» пільги з оплати комунальних послуг, послуг зв'язку, санаторно-курортного лікування та 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 1 червня 2015 року [7], право безоплатного проїзду в Україні має понад 12 млн. осіб (майже 27% населення) [8, с. 4–5], а саме 2,9 млн. громадян, яким пільги були встановлені 5 Законами України, та 9,1 млн. пенсіонерів за віком, яким ці пільги надані Постановою Кабінету Міністрів.

Закон України «Про автомобільний транспорт» [5, с. 37] зобов'язує перевізників до безоплатного перевезення всіх громадян, що мають право на пільговий безкоштовний проїзд. Держава зобов'язана відшкодувати перевізнику втрати доходів від здійснення пільгових перевезень.

Проте діюча сьогодні в Україні практика фінансування пільгових перевезень характеризується відсутністю затверджених загально-прийнятих методик визначення необхідного розміру дотаційних коштів та відсутністю державних соціальних стандартів і нормативів (норм) щодо пільгового проїзду громадянам окремих категорій, тобто немає основи для розрахунку суми компенсації перевізникам за пільгові перевезення з бюджетів усіх рівнів і для міжбюджетних відносин. Внутрішній облік перевізником кількості перевезених пільговиків не є підставою для виплати йому компенсації, а державний облік перевезених «пільговиків» відсутній, що є основною причиною суперечностей між перевізниками та представниками влади щодо відшкодувань підприємствам втрат від пільгових перевезень пасажирів і численних судових позовів перевізників до відповідних органів державної влади. В результаті кількість пільгових перевезень в Україні є невідомою.

Обов'язок компенсувати витрати перевізника за перевезення пільгових категорій пасажирів покладено на організатора перевезень, яким виступають виконавчі ради і місцеві держадміністрації. З метою нормативного забезпечення розрахунку компенсації перевізникам за здійснення пільгових перевезень місцевими органами влади запроваджені власні методики і порядки визначення умовно-розрахункового обсягу перевезень пільгових категорій громадян, які можна узагальнити таким чином: місячна сума втрат доходів перевізника від пільгових перевезень визначається як добуток розрахункової кількості поїздок перевезених «пільговиків» за місяць (обчислюється як добуток кількості перевезених пасажирів, що

оплачують проїзд (ос.), та затвердженого в місті (районі) коефіцієнта співвідношення пільгових і платних пасажирів) та затвердженого тарифу за 1 поїздку (грн.).

Таким чином, розрахункова сума втрат доходів перевізників від пільгових перевезень залежить від затвердженого коефіцієнта співвідношення пільгових та платних пасажирів, значення якого здебільшого для кожного міста чи району обчислюється за допомогою вивчення пасажиропотоку експертним методом. Деякі органи місцевої влади затверджують коефіцієнт співвідношення і без експертного обстеження пасажиропотоків, наприклад у Маріуполі, значення якого є істотно нижчим встановленого експертним шляхом (табл. 1), що суттєво знижує реальні втрати перевізників від пільгових перевезень.

Держадміністрації та міські ради формують експертні групи, що складаються з представників органів влади та перевізників щодо обстеження пасажиропотоків на міських та приміських маршрутах, які протягом одного/кількох днів (найчастіше 1 раз в рік) проводять обстеження окремих рейсів вибіркового маршрутів, в результаті чого на підставі складених ними актів визначають співвідношення кількості перевезених осіб пільгових категорії та кількості пасажирів, що оплачують вартість проїзду на загальних підставах (окремо для автобусних, тролейбусних, трамвайних перевезень). Обчислений таким чином середній коефіцієнт співвідношення стає основою для розрахунків компенсації всім перевізникам у відповідному місті чи районі (в окремих містах розрахунок коефіцієнта для автоперевізників проводиться за кожним маршрутом окремо чи для кожного перевізника окремо).

Таблиця 1

Коефіцієнти співвідношення пільгових та платних пасажирів, встановлені експертним методом шляхом обстеження пасажиропотоку вибіркового рейсів

Місто		Значення коефіцієнта співвідношення пільгових та платних пасажирів	
		Автотранспорт	Електротранспорт
Львів	розрахований вітчизняними дослідниками	0,57* [9]	1,9 [10]
	затверджений	0,59 [10]	
Луцьк	розрахований вітчизняними дослідниками	–	2,5 [11]
	затверджений		2,37 [12]
Житомир		1,24 [13, с. 195]	1,22 [13, с. 195]
Хмельницький		1,8* [14]	1,86* [14]
Суми		2,3* [15]	2,3* [15]
Кропивницький		–	4,3 [16]
Маріуполь	розрахований вітчизняними дослідниками	1,48 [17]	–
	затверджений	0,03** [18]	

* обчислено авторами як відношення загальної кількості пільгових до загальної кількості платних пасажирів; ** затверджено без обстеження пасажиропотоків відповідно до рекомендації Головного управління статистики [18]

На нашу думку, обчисленим таким чином коефіцієнт співвідношення пільгових та платних пасажирів, затверджені значення якого неістотно відрізняються від встановлених шляхом наукових досліджень (табл. 1), може бути основою визначення обсягів та оцінки масштабів пільгових перевезень в Україні. Розрахована на основі фактичних значень коефіцієнтів співвідношення структура пасажирських перевезень в Україні (рис. 2) демонструє значний обсяг пільгових перевезень (від 37% до 70% в автотранспорті, від 55% до 81% в електротранспорті) та здебільшого переважання кількості пільгових пасажирів над платними, що свідчить про значне (від 37% до 81%) недоотримання перевізниками доходів від пільгових перевезень.

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 бюджетних призначень.

Виплату компенсації перевізникам за перевезення пільгових категорій пасажирів здійснюють на основі поданих перевізниками розрахунків в межах кошторисних призначень шляхом розподілу виділеної суми компенсації між перевізниками пропорційно до сум їх втрат доходів.

Проте обсяги бюджетних призначень не відповідають реальним обсягам перевезень піль-

говиків. Зокрема, згідно з даними Рахункової палати України, протягом 2014–2015 років затверджені у держбюджеті видатки для надання компенсації підприємствам за пільгові перевезення становлять 64,3% від розрахованої фактичної потреби Хмельницькому обласному бюджету; 29,2% від розрахованої фактичної потреби по Одесі; в 2,3 рази менші від розрахованої фактичної потреби по Києву [8, с. 17–20].

При цьому виділення асигнувань субвенції здійснювалось у менших обсягах, ніж затверджено (рис. 3); виконання частини видатків (46%) по затверджених сумах субвенції здійснювалось шляхом проведення взаєморозрахунків [8, с. 34]; в результаті недофінансування за коштами субвенції місцевим бюджетам воно було значним і становило від 29% до 49% [8, с. 20].

В результаті децентралізації транспортних пільг фактичне фінансування пільгових перевезень у 2016 році порівняно з 2013 роком зменшилось майже в 2 рази (рис. 3) по окремих великих містах України та 3 рази (рис. 4) по Україні загалом. І навіть це часткове відшкодування втрат доходів перевізників надходить з великими затримками, про що свідчать значні суми боргів бюджетів перед перевізниками [8, с. 22].

Для оцінювання фактичного масштабу пільгових перевезень автотранспортом та необхідних бюджетних видатків на компенсацію витрат автоперевізників на прикладі м. Львова за відсутності офіційних даних про доходи перевізників будемо виходити з наближеного підрахунку, за яким доходи автоперевізників у Львові за 2016 рік становлять 392 465,5 тис. грн. (чистий дохід від реалізації послуг найбіль-

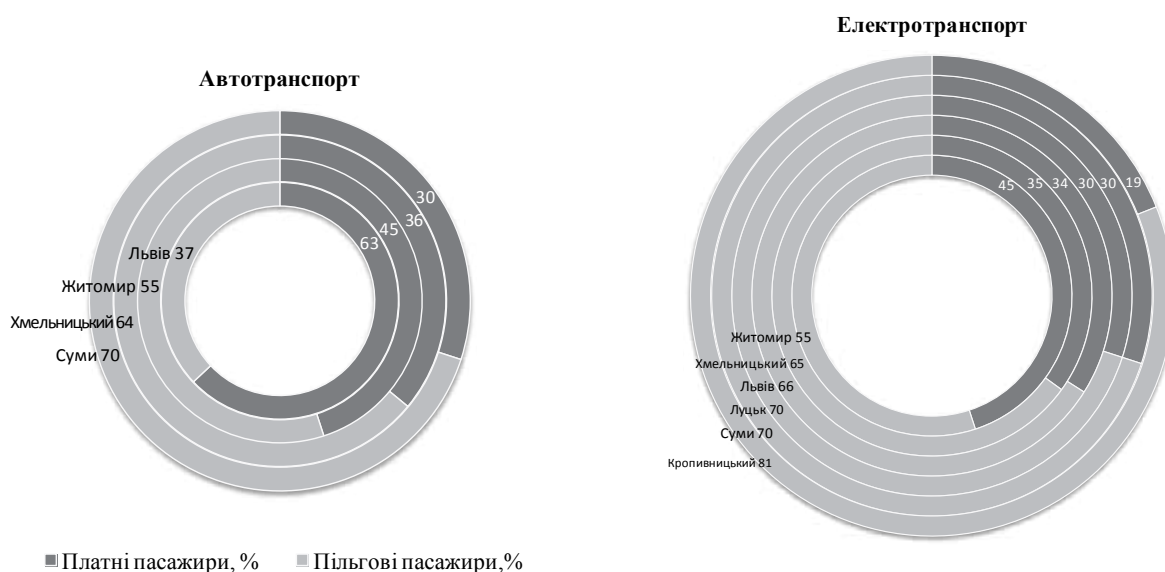


Рис. 2. Структура міських та приміських пасажирських перевезень в Україні у 2016–2017 роках, обчислена на основі коефіцієнтів співвідношення пільгових і платних пасажирів
Джерело: побудовано авторами за даними джерел [11; 12; 13; 14; 15; 16; 17; 18]

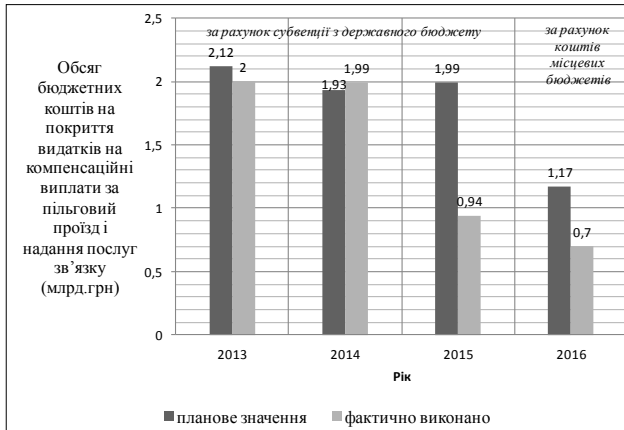


Рис. 3. Динаміка обсягу бюджетних коштів на покриття видатків на компенсаційні виплати за пільговий проїзд автомобільним, залізничним та електротранспортом і надання послуг зв'язку окремим категоріям громадян

Джерело: побудовано авторами за даними джерела [8]

шого у м. Львові автоперевізника ЛК «АТП № 1» у 2016 році становить 56 734 тис. грн. [20]), відповідно, дохід разом з ПДВ складає 68 080,8 тис. грн.; тоді дохід від обслуговування одного маршруту становить 4 004,75 тис. грн. (68 080,8 тис. грн. / 17 маршрутів, які обслуговувало підприємство у 2016 році); дохід всіх 23 автоперевізників м. Львова від міських і приміських перевезень дорівнює доходу від обслуговування всіх 98 [21] маршрутів (392 465,5 тис. грн. (4 004,745 тис. грн. * 98)). Втрати автоперевізників від перевезення «пільговиків» у 2016 році становлять 223,7 млн. грн. (392 465,5 тис. грн. * 0,57 – коефіцієнт співвідношення (табл. 1)). Відповідно, в бюджеті м. Львова на виплату компенсації втрат від пільгових перевезень автоперевізникам необхідно передбачити майже 223,7 млн. грн. (а за збільшення тарифу у 2017 році до 5 грн. передбачаються 280 млн. грн.), що майже у 19 разів більше, ніж фактично затверджена сума коштів (12 млн. грн. для автотранспорту [19]), і становитиме 5,23% від видатків загального фонду бюджету м. Львова, який без субвенції з державного бюджету більше 0,34% (рис. 4) видатки загального фонду виділити не в змозі. Також на основі проведених розрахунків, можна стверджувати, що автоперевізникам м. Львова компенсують лише 5,4% від фактичних втрат від пільгових перевезень. Ситуація з відшкодуванням витрат перевізникам від пільгових перевезень по Україні є різною: згідно з розрахунком Рахункової палати, за результатами аудиту в м. Києві перевізникам відшкодовуються 29% фактичних втрат [8, с. 21–22], при цьому автоперевізникам – 19,6%.

Проведені дослідження показують, що обсяги пільгових перевезень в Україні є значними (рис. 1), а фінансування таких обсягів перевезень не витримають ні місцеві бюджети, ні державний бюджет. Можливості бюджету



Рис. 4. Динаміка частки компенсаційних виплат на пільговий проїзд окремим категоріям громадян у видатках загального фонду бюджету м. Львова, %

Джерело: побудовано авторами за даними джерела [19]

є обмеженими, тому кількість «пільговиків» має бути зменшена до мінімальної кількості найбільш малозабезпечених і вразливих категорій населення. Значна нерівномірність кількості пільгових перевезень по регіонах України (рис. 1) показує, що задекларована реформа системи соціального захисту, яка передбачає монетизацію пільг, не може бути здійснена виключно коштами місцевих бюджетів.

В результаті ситуація у сфері пасажирських перевезень стає все більш критичною, а фінансовий стан автотранспортної системи України різко погіршується. Обсяги пасажироперевезень і транспортної роботи протягом останніх 10 років мають постійну тенденцію до зменшення (рис. 5). При цьому відсутність збігу динаміки кількості населення в Україні (постійно зменшується з 1993 року) з динамікою обсягів пасажирських перевезень автомобільним транспортом (рис. 6) дає підстави стверджувати, що значне зниження обсягів пасажироперевезень в Україні малою мірою спричинене зменшенням кількості населення і викликане падінням платоспроможного попиту на організовані перевезення транспортом загального користування, скороченням перевізниками мережі маршрутів у зв'язку зі скороченням парку рухомого складу та погіршенням його технічного стану.

Падіння платоспроможного попиту на організовані перевезення автомобільним транспортом загального користування спричинене, з одного боку, падінням життєвого рівня населення, а з іншого боку, погіршенням якості та безпеки транспортних послуг в результаті значного фізичного та морального зношення парку рухомого складу вітчизняних перевізників. Через високий рівень старіння основних фондів та погіршення їх технічного стану відбувається і скорочення парку рухомого складу, як наслідок, скорочення перевізниками мережі маршрутів та кількості рейсів.

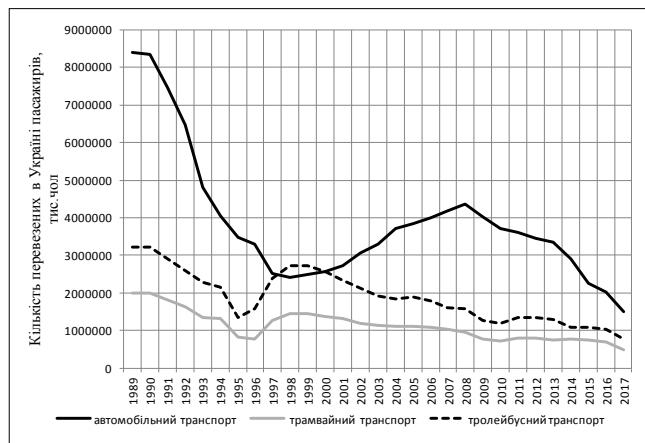


Рис. 5. Динаміка кількості перевезених пасажирів в Україні

Джерело: побудовано авторами за даними джерела [22]

Парк автобусів українських перевізників на 80% [23] складається з транспортних засобів віком понад 10 років, що знижує комфортність і безпеку перевезень, підвищує витрати перевізників на підтримання належного технічного стану транспортних засобів (зокрема, значні наднормативні витрати палива та паливно-мастильних матеріалів) та викликає негативні екологічні наслідки. Через повільне оновлення рухомого складу автотранспортні підприємства не задовольняють повною мірою вимоги населення щодо якості та надійності перевезень, що виявляється у падінні попиту на організовані перевезення за одночасної зростаючої автомобілізації населення. Спостерігається постійне зростання придбання громадянами індивідуальних транспортних засобів: якщо забезпеченість населення легковими автомобілями в особистій власності у середньому по Україні становила у 2013 році 142 од. на 1 000 населення, то в 2016 році – 202 автомобілі на 1 000 населення (в 1,42 рази більше). При цьому середній вік автопарку в Україні становить 19,6 років (60% автопарку в Україні старше 10 років; майже 27% – старше 25 років) [1], тоді як в Європі – 8,6 роки [24]. За насичення автомобілями, що в 2,5 рази менше, ніж в Європейському Союзі, кількість ДТП, в результаті яких загинули люди, в Україні в 2 рази вища, ніж в ЄС [24], що значною мірою викликано невідповідністю технічного й технологічного рівнів вітчизняного транспорту європейським стандартам.

Стрімке зростання кількості автотранспорту посилює супутні автомобілізації негативні процеси, пов'язані зі зменшенням екологічності та комфортності, що особливо гостро виявляється у великих містах (автомобілі утворюють затори на дорогах, ускладнюючи роботу громадського транспорту, потребують значних обсягів відведених земель під місця для паркування, здійснюють несанкціоноване паркування, є основним джерелом забруднення повітря).

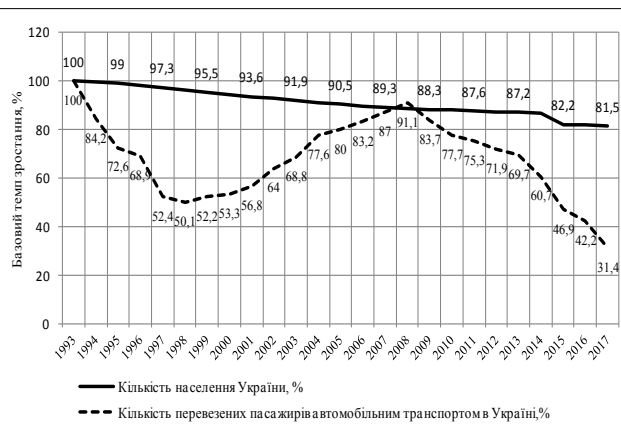


Рис. 6. Динаміка темпів зниження кількості населення та кількості перевезених пасажирів в Україні

Джерело: побудовано авторами за даними джерела [22]

Аналогічною є ситуація з електротранспортом [23]: 95% трамвайних вагонів і 67% троллейбусів вичерпали нормативний термін експлуатації, близько 20% загальної протяжності трамвайних колій та контактної мережі, а також тягових підстанцій не відповідає вимогам правил експлуатації, що призводить до невідповідності технічному та технологічному рівню сучасних вимог, суттєвого збільшення (близько 25%) енергозатрат та витрат на їх утримання, незабезпечення достатнього рівня комфортності, якості та безпеки наданих послуг.

Основними причинами неналежних темпів оновлення рухомого складу транспортних підприємств є їх збитковість і відсутність коштів на оновлення основних засобів. Значне скорочення пасажиропотоку (рис. 5) в умовах фіксованого (регульованого) тарифу, а також відсутність належної компенсації витрат підприємств-перевізників від пільгових перевезень спричиняє значне недоотримання перевізниками доходів, а в умовах постійного подорожчання паливно-мастильних матеріалів та запчастин у зв'язку з інфляцією призводить до збитковості підприємств пасажирського транспорту загального користування, основною проблемою яких протягом останніх років, згідно з даними Рахункової палати України, є вимивання власних обігових коштів, як наслідок, несвоечасність виплати заробітної плати і сплати податків [8, с. 27]. Через критичний рівень зношеності та погіршення технічного стану рухомого складу порушується регулярність роботи транспорту, недотримуються розклад руху та інтервал руху на міських та приміських маршрутах, скорочується кількість рейсів протягом дня, знижується безпека та комфорт перевезень, зростає напруження у суспільстві.

Тому зняття фінансової відповідальності за соціальні заходи із суб'єктів господарювання та їх реалізація безпосередньо за рахунок бюджетних коштів шляхом монетизації транспортних

пільг сьогодні має стати пріоритетним завданням органів місцевої влади.

Висновки. Недосконалість державної системи компенсації перевізникам витрат, пов'язаних з перевезенням пільгових категорій пасажирів, недостатність бюджетного відшкодування втрат від пільгових перевезень призводять до погіршення стану пасажирських перевезень в Україні, наслідками чого стали збитковість підприємств-перевізників, критичний рівень зношеності транспортних засобів, нестабільність роботи громадського пасажирського транспорту, що породжує низку складних соціально-економічних проблем у суспільстві. Розрахована на основі фактичних значень коефіцієнтів співвідношення структура пасажирських перевезень в Україні демонструє значний обсяг пільгових перевезень (від 37% до 70% в автотранспорті, від 55% до 81% в електротранспорті). В результаті децентралізації системи транспортних пільг, проведеної без підкріплення дохідної бази місцевих бюджетів, фактичне фінансування пільгових перевезень зменшилося майже в 2 рази по окремих великих містах України та 3 рази по Україні загалом, автоперевізникам компенсують лише близько 5% від фактичних втрат від пільгових перевезень.

Пріоритетним завданням органів місцевої влади має стати зняття фінансової відповідальності за соціальні заходи держави із суб'єктів господарювання шляхом монетизації транспортних пільг безпосередньо за рахунок бюджетних коштів. Обмежені фінансові можливості місцевих бюджетів не дають змогу перевести всіх «пільговиків», яким надане це право, тому кількість пільговиків має бути зменшена до мінімальної кількості найбільш малозабезпечених і вразливих категорій населення. Значна нерівномірність кількості пільгових перевезень по регіонах України показує, що задекларована реформа системи соціального захисту, яка передбачає монетизацію пільг, не може бути здійснена виключно коштами місцевих бюджетів.

Актуальною залишається проблема розроблення методики визначення і встановлення регіональних норм (нормативів) споживання послуг пільгового проїзду як основи для розрахунку щомісячної адресної компенсації особам окремих категорій пільгового проїзду міським та приміським транспортом загального користування, а також видатків на це з місцевих бюджетів.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. В Украине вырос уровень автомобилизации. Autoconsulting. 2016. URL: <http://www.autoconsulting.com.ua/article.php?sid=35442>.
2. Барабаш О.О., Богаченко М.В. Механізм визначення оптимального рівня тарифів на пасажирські перевезення. Науковий вісник Ужгородського університету. Серія: Економі-
- ка. 2015. Вип. 1 (3). С. 23–28. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvuuec_2015_1%283%29_6.
3. Аналіз регуляторного впливу проекту розпорядження голови обласної державної адміністрації «Про внесення змін до розпорядження голови Запорізької обласної державної адміністрації від 13 серпня 2014 року № 403 «Про встановлення тарифів на перевезення пасажирів і багажу автобусами, які працюють у звичайному режимі руху, в приміському та міжміському внутрішньообласному сполученні». URL: https://www.google.com.ua/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=75&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiAnaWw2KzXAhWHHJoKHWAhGC6U4RhAWCDswBA&url=http%3A%2F%2Fwww.zoda.gov.ua%2Ffiles%2FWP_Article_File%2Foriginal%2F000043%2F43251.doc&usg=AOvVaw19e7aoH4oTgbEso9yhAUprv.
4. Вартість дизельного палива на АЗС України / Мінфін. URL: <http://index.minfin.com.ua/fuel/chart/?dt>.
5. Про автомобільний транспорт: Закон України від 5 квітня 2001 року № 2344-III. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2344-14/page>.
6. Слободяник Ю.Б. Фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту в сучасних умовах: монографія Суми: УАБС НБУ, 2007. 162 с.
7. Про внесення змін та визнання такими, що втратили чинність, деяких законодавчих актів України: Закон України від 28 грудня 2014 року № 76-VIII. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/76-19>.
8. 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 від 8 листопада 2016 року № 23-3. URL: http://www.ac-rada.gov.ua/doccatalog/document/16750718/Zvit_23-3.pdf?subportal=main.
9. Інформація про хід перевірок в громадському автомобільному транспорті міста Львова. URL: <https://loo-vaap.nethouse.ua/articles/tag/%D0%BF%D1%96%D0%BB%D1%8C%D0%B3%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D0%BA%D0%B8>.
10. Рішення Львівського міськвиконкому від 25 листопада 2015 року № 695. URL: <http://city-adm.lviv.ua/lmr/docs/decision>.
11. Мурований І.С., Павлова І.О. Аналіз обґрунтованості тарифної політики пасажирських перевезень міським електротранспортом Луцька. Вісник ЖДТУ. 2016. № 2 (77). С. 175–180.
12. У Луцьких тролейбусах їздитиме більше пільговиків. Волинський інформаційний портал. 2016. URL: <https://vip.volyn.ua/articles/u-luckyh-trolleybusah-yizdytyme-bilsherpilgovykviv?page=0%2C1>.
13. Кучменко В.О. Економічні аспекти транспортного забезпечення пільгових категорій пасажирів у місті. Вісник ЖДТУ. 2008. № 1 (43). С. 190–200. URL: <http://ven.ztu.edu.ua/article/view/95947>.
14. Завершила роботу комісія з визначення коефіцієнта співвідношення при перевезенні пільгових та платних пасажирів на міських маршрутах загального користування. Транспорт та вулично-дорожня мережа. 2016. Page 87. Skyscraper City. URL: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=132561491>.
15. Проект рішення Сумської міської ради. URL: <https://www.google.com.ua/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=70&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiErL2Z16zXAhWoNJoKHdOtBnQ4PBAWCFQwCQ&url=https%3A%2F%2Fsmr.gov.ua%2>

- Fimages%2Fdocuments%2FProekty%2FSesii%2F2017%2F11%2F03%2FProekt_VTZTKP_03-11.docx&usg=AOvVaw32-5Kx44ebSttjpUG17loa.
16. У Кропивницькому порухували, що на одного платного пасажирів тролейбуса приходиться 4,3 безплатних. Деро кропивницький. 2017. URL: <https://kr.depo.ua/ukr/kr/2015/04/u-kropivnickomu-porahuvali-scho-na-odnogo-platnogo-pasazhira-trolleybusa-prihoditsya-4-3-bezplatnih-20170321540447>.
 17. Рішення Вищого господарського суду України № 05-5-16/16224-16/107. URL: http://vgsu.arbitr.gov.ua/docs/28_2529989.html.
 18. Рішення Маріупольської міської ради від 28 вересня 2016 року № 7/11-748. URL: https://www.google.com.ua/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwig0YGlv6zYAhVFIJoKHZLPDtMQFggsMAE&url=http%3A%2F%2Fmarsovet.org.ua%2Fupload%2Fdocuments%2Ffile%2F7481475252167.docx&usg=AOvVaw0iVVv_RbMAIs-HiT0MA_sj.
 19. Бюджет Львова. URL: <http://city-adm.lviv.ua/public-information/budget/lviv>.
 20. Звіт про фінансові результати за 2016 рік. Львівське комунальне автотранспортне підприємство № 1. URL: http://city-adm.lviv.ua/public-information/utilities/lk-atp-1/finansovi-dokumenty/2785/download?cf_id=36.
 21. EasyWay. URL: <https://www.eway.in.ua/ua/cities/lviv/agencies/5>.
 22. Статистична інформація Держкомстату України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/oper_new.html.
 23. Статистичні дані по галузі автомобільного транспорту. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>.
 24. Автомобіль з іноземною реєстрацією. Ліга-Блоги. 2017. URL: <http://blog.liga.net/user/dsosnin/article/26192.aspx>.