

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ

ГУЛАЙ ОЛЕНА СЕРГІЇВНА

УДК: 656.025.2:338.47

УДОСКОНАЛЕННЯ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ
ПІЛЬГОВИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Спеціальність 08.00.03 - економіка та управління
національним господарством

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків – 2013

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України.

Науковий керівник: кандидат економічних наук, доцент
Жердєв Микола Дем'янович,
Українська державна академія залізничного транспорту, професор кафедри економіки залізничного транспорту.

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Аксьонов Іван Михайлович,
Національний транспортний університет, професор кафедри менеджменту і туризму;

кандидат економічних наук,
Гудков Олександр Михайлович,
Державна адміністрація залізничного транспорту України, перший заступник начальника Головного управління приміських пасажирських перевезень.

Захист відбудеться «21» травня 2013 року об 11-00 год на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українській державній академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майд. Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майд. Фейєрбаха, 7, ауд. 3.209.

Автореферат розіслано «19» квітня 2013 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради

Чорнобровка І. В.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. Подальший розвиток економіки країни залежить, насамперед, від планомірного, зваженого та ефективного функціонування галузевих підприємств, які, шляхом сплати податків, формують державний та місцеві бюджети України, тим самим впливаючи на розвиток національної економіки.

Однією з бюджетоутворюючих галузей України є залізничний транспорт, тому ефективне його функціонування є надзвичайно важливим для економічної життєздатності всієї країни.

У багатьох країнах світу функціонування залізничного транспорту відображає стан економічних процесів усередині країни, тобто є своєрідним лакмусом відносин країни на мікро - та макрорівні. Задоволення потреб населення у переміщенні, а народногосподарського комплексу – у перевезенні вантажів покладено саме на залізничний транспорт, що підкреслює важливість ефективної діяльності цього виду транспорту у масштабах країни.

Внутрішня трансформація залізничної галузі, перехід до ринкових умов господарювання, припинення перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, створення конкурентного середовища у пасажирському сполученні – це невід’ємні складові ефективного функціонування залізничного транспорту та країни в цілому. Разом з тим збитки від здійснення пасажирських залізничних перевезень за 2012 рік становлять 6,9 млрд грн. Один з основних збиткоутворюючих факторів – недофінансованість галузі за здійснення перевезень відповідних категорій громадян на залізничному транспорті безоплатно та на пільгових умовах, згідно з законодавством. Рівень компенсацій за здійснення таких перевезень складає близько 30 % по всіх залізницях. Таким чином, держава не в змозі повністю забезпечувати виконання своєї соціальної політики, покладеної на залізничну галузь, а залізниця не в змозі розвиватись, оновлювати власну інфраструктуру та основні виробничі фонди, надійно та ефективно функціонувати. Тому необхідно удосконалити та налагодити чітку, практичну та дієву систему надання пільг, яка б задовольнила вимоги трьох суб’єктів: держави, як конституційного гаранта захисту малозабезпечених верств населення, враховуючи її можливості; залізниць, як виконувача соціального навантаження з боку держави щодо здійснення перевезень на пільгових умовах, враховуючи їх економічні інтереси; громадян, як споживачів транспортних соціальних послуг. Вдосконалення діючої системи визначення категорій пільговиків, відповідних угруповань та системи їх обліку, розробка рекомендаційних заходів для поліпшення взаємодії залізниць та держави стосовно компенсаційних виплат за пільгові перевезення на залізничному транспорті обумовлюють актуальність теми дослідження, яким присвячена дана робота.

Питанню вдосконалення механізму функціонування залізничних пасажирських перевезень присвячені наукові роботи багатьох вчених, серед яких: І.М. Аксьонов, В.П. Гудкова, О.М. Гудков, Г.Д. Ейтутіс, О.М.Кривопішин, Б.М.Лапідус та ін. Авторами робіт, пов’язаних з питанням

реформування та вдосконаленням ефективності роботи залізничного транспорту, є такі вчені: Ю.С. Бараш, М.Н. Беленький, І.В. Белов, В.Г.Галабурда, В.Л.Дикань, М.Д.Жердєв, Л.О.Позднякова, С.С. Ушакова та ін. Дослідженню тарифної політики у пасажирських перевезеннях на залізничному транспорті в умовах ринкових відносин присвячені роботи: Н.М.Колеснікової, Ю.Ф.Кулаєва, Л.А.Мазо, М.В.Макаренко, В.І.Пасічника та ін. Дослідженню умов діяльності операторських компаній присвячені роботи М.П. Акулова, О.Л.Кудріна, Ю.В.Мирошніченко, Ф.І.Хусаїнова, М.О.Шнейдера та ін.

Незважаючи на широке коло висвітлених вченими питань, залишається нерозв'язаною проблема збитковості пасажирських перевезень, основою якої є недостатні компенсаційні заходи з боку держави за перевезення пільгового контингенту на залізничному транспорті, що ставить під загрозу діяльність приватних компаній-перевізників, створення яких передбачено законодавством. Функціонування таких компаній сплановано створеним пілотним проектом, початок діяльності передбачено на 2013 рік.

На сьогоднішній день Україна надає право проїзду на пільгових умовах на залізничному транспорті найбільшій кількості категорій пільговиків серед пострадянських, західних країн та США. Така система надання пільг склалася історично, але є малоефективною в ринкових умовах. Держава не в змозі покривати всі пільгові перевезення, право яких сама ж гарантує, а залізниці, у свою чергу, не в змозі ефективно розвиватись та функціонувати в таких умовах.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Наукова робота є ініціативною відповідно до: Стратегії упорядкування системи надання пільг окремим категоріям громадян до 2012 року (розпорядження Кабінету Міністрів України від 3 червня 2009 р. № 594-р); Концепції державної програми реформування залізничного транспорту (розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006р. № 651-р); паспорту Державної програми реформування залізничного транспорту на 2008-2015 роки; Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» (розпорядження від 23 березня 2012 р. № 4442–VI).

Основні наукові результати та висновки дисертаційного дослідження використані під час виконання науково-дослідної роботи «Розробка бізнес-плану пілотного проекту приміської залізничної компанії на одному з напрямків Київського залізничного вузла» (номер державної реєстрації 0112U006598).

Мета і завдання дослідження. Мета даної дисертаційної роботи полягає у формуванні теоретичних основ та розробці практичних заходів щодо соціально-економічної організації пільгових перевезень та забезпечення проїзду для окремих категорій пільгових груп на залізничному транспорті України.

Для досягнення поставленої мети необхідно дослідити та вирішити такі завдання:

- уточнити та адаптувати поняття «пасажирські залізничні перевезення» та «пільгові залізничні перевезення» до сучасних умов функціонування залізничного транспорту;
- удосконалити теоретичні основи щодо визначення категорій пільгового контингенту на пасажирському залізничному транспорті України;
- визначити механізм розрахунку за пільгові пасажирські залізничні перевезення між залізничним транспортом та державою;
- удосконалити теоретичний підхід до порядку надання пільг відповідним категоріям громадян для упорядкування процесу надання пільг окремим категоріям громадян на залізничному транспорті України;
- вдосконалити систему обліку пільгових категорій громадян шляхом введення спеціальних реєстрів;
- запропонувати встановлення економічно обґрунтованої фіксованої кількості поїздок для пільгових категорій;
- розробити адаптовані до ринкових умов підходи щодо компенсацій за перевезення пільгового контингенту залізничним транспортом України.

Об'єктом дослідження є соціально-економічні процеси між державою як конституційним гарантом соціального захисту малозабезпеченого населення та залізничним транспортом як виконавцем соціальних перевезень для населення.

Предметом дослідження є соціально-економічні аспекти забезпечення функціонування пільгових пасажирських перевезень залізничним транспортом.

Методи дослідження. В процесі дослідження було використано такі методи: аналізу та синтезу (розгляд законодавчих та нормативних актів, науково-практичної літератури, узагальнення практичного досвіду); діалектичний (розгляд економічних та соціальних явищ за обраним проміжком часу); порівняльний аналіз фінансово-економічних показників діяльності пасажирського залізничного транспорту; метод аналогії для виявлення практичного досвіду вирішення поставлених питань; логіко-аналітичного узагальнення для виявлення закономірностей формування та розвитку фінансово-економічних процесів; регресійний аналіз та кореляційне моделювання (отримання прогнозних значень зростання частки кількості пільгових пасажирських перевезень); методи порівняння та абстрагування (проведення паралелі надання пільг на ЖКП); експериментальний (здійснення самостійного дослідження проблеми відсутності обліку пільгових залізничних перевезень).

Матеріал для дослідження теми був отриманий за даними Державного комітету статистики; Державної казначейської служби; Державної адміністрації залізничного транспорту України; Управління Південної залізниці; з огляду монографій та дисертаційних робіт; періодичних наукових вітчизняних та зарубіжних фахових видань; науково-практичних конференцій та за результатами власних досліджень.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у наступному:
удосконалено:

- теоретичні основи формування категорій пільгового контингенту на залізничному транспорті у пасажирському сполученні шляхом визначення повного переліку отримувачів пільг за законодавством, а також розмежування пільгових категорій громадян та уточнення критеріїв для групування за ознаками приналежності до відповідної групи, що дозволяє визначити найбільш ефективні методи взаємодії держави – громадян – залізниць в умовах соціально – економічного розвитку країни;

- принципи та підходи до надання пільг відповідним категоріям громадян шляхом впровадження порядку надання пільг за зверненням, враховуючи доходи кожного. Це дозволить збалансувати фінансові можливості держави, економічні інтереси залізниць та соціальні – громадян;

- систему обліку пільгових категорій громадян на залізничному транспорті за допомогою введення Єдиного державного реєстру на залізничному транспорті, що надасть можливість внесення прозорості у підрахунках необхідних дотацій з боку держави за пільгові перевезення за рахунок чіткого розмежування за категоріями. Таким чином, це допоможе оптимізувати процес компенсування збитків за здійснення пільгових залізничних перевезень;

- методичний підхід до визначення норм витрат на обмежену кількість поїздок для пільгових категорій громадян шляхом використання таких показників, як кількість перевезених пасажирів окремих пільгових груп та суми компенсацій по кожній категорії від держави. Такий підхід враховує фінансові можливості держави та надасть змогу вирішення проблеми недофінансування збитків від залізничних пільгових перевезень, але при цьому дозволить зберегти соціальний характер залізничних перевезень для населення. Вищезазначені пункти наукової новизни сформовані та подані в дисертаційній роботі як концептуальні підходи до упорядкування процесу надання пільг окремим категоріям громадян на залізничному транспорті України;

- порядок клірингових взаєморозрахунків за пільгові пасажирські перевезення між залізничним транспортом та державою шляхом запропонування єдиного для всіх залізниць порядку здійснення клірингових операцій, що дозволить забезпечити прозорість взаєморозрахунків та надасть можливість подальшої оптимізації процесу компенсацій за здійснення пільгових перевезень;

- підходи з компенсацій за перевезення пільгового контингенту залізницями України за рахунок введення пільгового оподаткування за окремими податковими статтями, що дозволить збільшити відсоток фінансування залізничної галузі за пільгові перевезення;

дістало подальшого розвитку:

- визначення понять «пасажирські залізничні перевезення» та «пільгові пасажирські залізничні перевезення», які порівняно з існуючими адаптовані до нинішніх умов функціонування, що дозволить оперувати більш точними поняттями у контексті необхідності для залізничного транспорту та країни в цілому.

Практичне значення одержаних результатів. Отримані результати дисертаційного дослідження мають рекомендаційний характер, мають практичне значення та потребують законодавчого забезпечення. Зокрема, удосконалені теоретико-практичні засади надання пільг населенню на залізничному транспорті з урахуванням закордонного досвіду та соціальної значимості залізничних пасажирських перевезень в Україні, що може бути використано при подальшому реформуванні порядку надання пільг. Також сформульовані пріоритетні засади взаємовідносин залізничного транспорту, державного та місцевих бюджетів шляхом перегляду податкових зобов'язань залізниці та формування доходів обох бюджетів; визначений логічний зв'язок отримання податків від залізниць та наявність у видатковій частині необхідної законодавчої бази з метою фінансування компенсацій залізницям за здійснені перевезення на пільгових умовах для окремих категорій громадян.

Результати дисертаційного дослідження: ухвалено і прийнято до практичного впровадження з метою удосконалення фінансово-економічної роботи Головного управління приміських пасажирських перевезень Укрзалізниці (акт впровадження від 14 вересня 2012 р.); використовуються у технологічному процесі роботи Головного фінансово-економічного управління та Головного управління інформаційних технологій Укрзалізниці (акт впровадження від 10 травня 2012 р.); частково використовуються в технологічному процесі розрахунків в Управлінні приміських пасажирських перевезень Південної залізниці (акт впровадження від 12 вересня 2012 р.); в процесі впровадження фінансово-економічного розрахунку в Управлінні фінансово-економічної служби Південної залізниці (акт впровадження від 9 травня 2012 р.).

Окремі теоретичні положення дисертаційної роботи використовуються в навчальному процесі в Українській державній академії залізничного транспорту при викладанні дисципліни «Основи галузевої економіки» (акт впровадження від 14 грудня 2012 р.).

Особистий внесок здобувача. Сформульовані в роботі теоретичні, методологічні та практичні результати наукового дослідження, висновки і пропозиції належать особисто автору. Дисертація є самостійно та одноосібно виконаною науковою працею, у якій викладено авторський підхід до вирішення поставленої наукової проблеми. За результатами спільної роботи, яка викладена у співавторстві, у дисертації представлені лише ті ідеї, які належать особисто автору. Особистий внесок здобувача за результатами співпраці є таким: у роботі [2] запропоновані новітні підходи до реформування системи проїзду на пільгових умовах, зокрема, введення обмеженої кількості поїздок для кожної пільгової категорії з урахуванням фінансових дотацій за здійснення таких перевезень; впровадження підходу для отримання пільги за принципом забезпеченості - особистого звернення кожного пільговика з установлених державою категорій, та надання пільги за рівнем доходів; у роботі [8] розроблена ідеально-орієнтована модель взаємодії держави та залізничного транспорту, що визначає основні принципи та орієнтири плідної співпраці розглянутих об'єктів; у роботі [9] виконано комплексне узагальнення існуючих

напрацювань, що дозволяє розширити понятійний апарат та оперувати більш точним, визначеним, уніфікованим поняттям у подальших дослідженнях. Узагальнено поняття «пасажирські залізничні перевезення» та «пільгові пасажирські залізничні перевезення» в контексті соціально-економічних перетворень; у роботі [10] визначено вплив соціальної політики держави на тарифоутворення у пасажирському залізничному транспорті, на основі чого ґрунтуються подальші наукові дослідження, виконані в роботі; у роботі [12] автору належить обґрунтування необхідності реформування залізничного транспорту України в пасажирських перевезеннях; у роботі [17] розкриті взаємовідносини держави, державних органів влади, суспільства, як однієї з основних одиниць виробництва ВВП України.

Апробація результатів дисертації. Основні результати та висновки, на яких ґрунтується дисертаційна робота, пройшли апробацію на 9 міжнародних, всеукраїнських, науково-практичних і науково-технічних, основні з них: «Проблеми та перспективи розвитку підприємств в умовах світової економічної інтеграції» (Харків, 2011), «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті» (Сімферополь – Київ, 2008), «Проблеми економіки и управління на железнодорожном транспорте» (Київ, 2011), «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (Харків, 2012) та ін.

Публікації. Результати наукового дослідження опубліковані у 19 працях, з яких 10 наукових статей надруковано в наукових виданнях, визнаних ДАК фаховими з економічних наук. Загальний обсяг публікацій складає 3,59 друк. арк., з них особисто автору належить 3,21 друк. арк.

Структура й обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, додатків. Загальний обсяг дисертації 242 сторінок друкованого тексту: основний текст займає 187 сторінок, 28 таблиці, 2 формули, 33 рисунок, 12 додатків і 162 використаних джерела на 17 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У *вступі* обґрунтовано актуальність теми дослідження, визначено мету та основні завдання, охарактеризовано наукову новизну та практичне значення отриманих в роботі результатів.

У *першому розділі* – *«Теоретичні підходи щодо вирішення проблемних питань функціонування пільгових залізничних пасажирських перевезень»* - надано авторське визначення понять «пасажирські залізничні перевезення» та «пільгові пасажирські залізничні перевезення» на залізничному транспорті України. Розкрита комплексність та сутність цих понять у контексті необхідності для народного господарства та країни в цілому (табл. 1).

Доведена важливість ефективної соціальної політики держави стосовно пільгових залізничних перевезень та наголошено на необхідності фінансування збитків залізницям від перевезення пільгових категорій громадян з боку держави, спираючись на відповідну законодавчу базу. Проаналізовано вартість повного квитка для пасажирів у приміському сполученні (вартість квитка на

відстань до 50 км – 8 грн, до 140 км не перевищує 11 грн. Хоча в порівнянні з автомобільним транспортом експлуатаційні витрати залізничного транспорту на цю ж відстань значно вищі. На відстань до 200 км (зона 21) вартість коливається в межах від 12 до 23 грн, у порівнянні з автомобільним транспортом на аналогічні відстані проїзд коштує приблизно 100 грн, тобто більш ніж у 4 рази), тому підтверджено вартість тарифу для населення на рівні, нижчому за собівартість перевезень, що ще раз наголошує на соціальній значимості цього виду транспорту. Доведено важливість пільгових пасажирських залізничних перевезень як для населення України, так і для самої держави. Так як, по–перше, з наданням соціальних пільг підтримується життєвий рівень громадян, по–друге, формується довіра та впевненість громадян у дієвості своєї держави та вищому керівництві, по–третє, надання соціальних пільг стимулює робітничі сили до виробництва та зменшує «відтік мізків» за кордон. У дослідженні наголошено на необхідності подальшого виконання пільгових соціальних перевезень, але у контексті реформування їх кількості, з переходом до адресності або повного фінансового покриття з боку держави.

Таблиця 1

Формулювання визначень понять «пасажирські залізничні перевезення» та «пільгові пасажирські залізничні перевезення»

Поняття	Зміст
Пасажирські залізничні перевезення	це здійснення переміщень пасажирів залізничним транспортом, що забезпечує соціальний та економічний розвиток держави та має безпосередній вплив на злагоджене її функціонування
Пільгові перевезення пасажирів залізничним транспортом	це здійснення пасажирських залізничних перевезень на законодавчо визначених умовах (безоплатно або зі знижкою) на підставі пільгового проїзного документа устанавленого зразка, у процесі виконання яких відображається політика держави соціального спрямування, що базується на захисті малозабезпечених верств населення та формуванні довіри серед населення до держави

У роботі узагальнені теоретико-практичні засади надання пільг населенню на залізничному транспорті з урахуванням закордонного досвіду та соціальної значимості залізничних пасажирських перевезень в Україні. Визначено пріоритетні напрямки надання пільг, які повинні базуватися на підтримці малозабезпечених верств населення, що відрізняє принцип надання пільг в нашій країні на даний час за масовістю (в Україні найбільша кількість категорій громадян, яким надаються пільги згідно з законодавством), кількістю та цільовою спрямованістю. Наголошено, що з проаналізованих 16 країн лише в Італії та Україні надаються пільги при проїзді залізничним транспортом такій заможній верстві населення, як парламентарії та депутати, що не має зв'язку з логічним ланцюгом економічних перетворень країни, яка має суттєві бюджетні дефіцити в країні.

Спираючись на закордонний досвід, запропоновано перелік заходів надання пільг в декілька етапів:

- скорочення категорій пільговиків за споживчим принципом, тобто за рівнем доходів (пільги повинні надаватися тим категоріям громадян, які дійсно потребують державної підтримки);
- впровадження пільг за особистим зверненням кожного претендента із затверджених законодавчо категорій пільговиків, що дасть змогу особистого підходу та врахування матеріального забезпечення кожного пільговика;
- перехід до надання монетизації за прикладом зарубіжних країн;
- скорочення пільгового контингенту за принципом матеріальної забезпеченості таких пільгових категорій, як депутати ВР;
- введення знижки на проїзд замість надання безкоштовного проїзду.

У другому розділі – «Дослідження стану надання пільг на залізничному транспорті у пасажирському сполученні» - виконано аналіз законодавчої бази стосовно формування та розподілення бюджетних коштів як місцевого, так і державного бюджетів, який дозволив встановити, що в статтях видатків, як державного, так і місцевих бюджетів, є статті компенсацій та субсидій за пільговий проїзд залізничним транспортом. Таким чином, система компенсаційних заходів за пільговий проїзд існує на законодавчому рівні, але здійснюється не в повній мірі. Також залізниці як один з основних платників податків є бюджетоутворюючою галуззю України, тому мають безпосередній вплив на фінансову стабілізацію всієї країни. У свою чергу, держбюджет у вигляді видатків на дотації і субвенції за перевезення громадян на пільгових умовах, за законодавством, має такий же безпосередній вплив на формування дохідної частини пасажирських перевезень та загалом економічного розвитку залізничної галузі. Тому фінансово – економічна стабільність країни залежить від ефективних взаємовідносини даних суб'єктів господарювання.

Відповідно до чинного законодавства України, залізниці безкоштовно та на пільгових умовах надають право проїзду 26 категоріям громадян. Аналіз показав, що у загальній кількості пільгових перевезень прослідковується така структура (рис. 1):

- домінування належить пільговій категорії «Пенсіонери за віком». Ця категорія становить близько 57 % від загальної кількості перевезених пільговиків залізничним транспортом України;
- «Студенти ВНЗ та учні ПТУ» - 24 % від загальної кількості;
- «Інваліди ВВВ I, II, III груп, особи, прирівняні до них, та супровідники» – становить близько 16 %;
- «Діти віком від 6-14 років», з відповідною знижкою за перевезення 25 % вартості повного проїзду, становлять 4 %;
- «Депутати Верховної Ради» – категорія у ієрархії перевезених пільговиків має відносно незначну кількість – близько 1 %, але зауважимо, що перевезення цієї категорії здійснюється переважно у місцевому або дальньому сполученнях, що значно дорожче;
- «Постраждали, ліквідатори наслідків катастрофи на ЧАЕС», «Діти – сироти» та «Діти – інваліди всіх категорій» становлять близько 1-2 % у загальній кількості пільгових перевезень.

Дослідження сум, компенсованих за пільгові залізничні перевезення, та суми недоотриманих коштів показало, що сума останніх значно перевищує, що говорить про неналагодженість системи компенсацій збитків від пільгових залізничних перевезень.

Так, грошові компенсації за пільговий проїзд за категоріями складають:

- «Депутатів Верховної Ради» - близько 90 % від загальної суми;
- за проїзд «Студентів ВНЗ та учнів ПТУ» відбуваються в середньому на рівні 60 % від потрібних грошових коштів;
- на 20 % за перевезення «Інвалідів ВВВ I,II,III груп, осіб прирівняних до них, та супровідників»;
- за перевезення «Постраждалих, ліквідаторів наслідків катастрофи на ЧАЕС» – на рівні 7 % від потрібних коштів;
- за категорію «Пенсіонери за віком» взагалі не компенсувалися в жоден з аналізованих років;
- усі інші категорії не фінансуються взагалі.

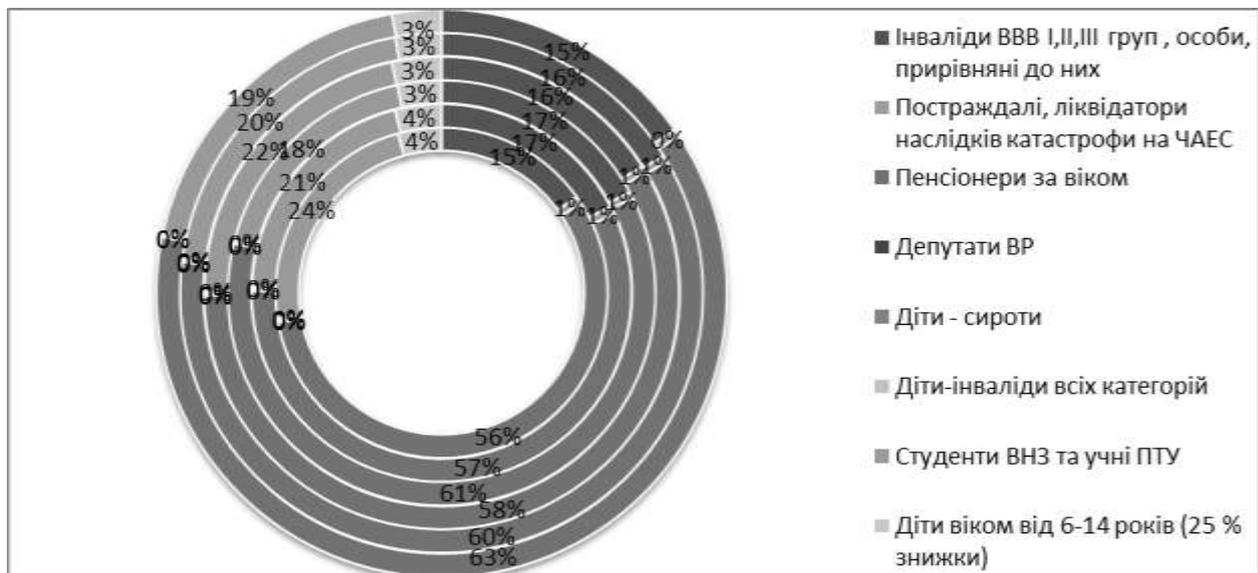


Рис. 1. Динаміка структури перевезень пасажирів пільгових категорій у відсотку до загальної кількості перевезених по Південній залізниці з 2007 по 2012 рр.

Результати виконаного аналізу стали передумовою для формування теоретичних основ та розробки практичних заходів щодо соціально-економічної організації пільгових перевезень на залізничному транспорті.

У третьому розділі – «Напрямки удосконалення соціально-економічної організації пільгових перевезень на залізничному транспорті України» - були виконані дослідження, виведені взаємозалежності, запропоновані нові підходи та конкретні заходи щодо реформування соціально-економічної системи надання пільг на залізничному транспорті у пасажирському сполученні.

Запропоновані адаптовані до нинішніх умов теоретичні основи щодо формування категорій пільговиків містять повний перелік отримувачів пільг за законодавством, а також чітке розмежування пільгових категорій громадян та уточнення критеріїв для групування за ознаками приналежності до відповідної групи (табл. 2).

Таблиця 2

Удосконалення теоретичних основ щодо формування пільгових груп на залізничному транспорті у пасажирському сполученні за ознаками приналежності до тієї чи іншої категорії

№	Теоретичні основи визначення категорій пільгового контингенту на залізничному транспорті						
	За особливо великі та значущі заслуги перед Батьківщиною	За заслуги перед Батьківщиною	за соціальною ознакою		за професійною ознакою		
			За соціальним статусом	За соціальним станом	За суспільно значущим статусом з ризиком для здоров'я та життєдіяльності	За професійним статусом суспільно значимих професій	Особи, які отримали верховний суспільно значущий статус
1	Герої Радянського Союзу	Учасники ВВВ	Діти – сироти	Студенти ВНЗ та учні ПТУ	Військовослужбовці	Педагогічні працівники сільської місцевості	Судді
2	Герої України ^{1,2} , Герої Соціалістичної Праці ^{1,2}	Пенсіонери за віком	Діти-інваліди ² та супровідники	Діти віком до 6 років ³	Працівники органів внутрішніх справ	Медичні працівники сільської місцевості	Народні депутати України ²
3	Ветерани: органів внутрішніх справ ^{1,2} , податкової міліції, державної пожежної охорони, державної криміналістично-виконавчої служби, служби цивільного захисту, військової служби ^{1,2}	Постраждалі, ліквідатори наслідків катастрофи на ЧАЕС, 1,2 категорії	Інваліди, Інваліди з дитинства та супровідники	Діти віком з 6 до 14 років	Працівники державної пожежної безпеки	Працівники бібліотек сільської місцевості	Колишні депутати
4	Повні кавалери ордена Слави та Трудової Слави, прирівняні за працю у період ВВВ	Учасники бойових дій та учасники війни ¹		Діти з багатодітних сімей		Працівники «Укрзалізниці»	
5	Особи, нагороджені чотирма і більше медалями «За відвагу» ^{1,2}	Інваліди ВВВ 1,2,3 групи ^{1,2}					
6	Особи, нагороджені орденом Слави трьох ступенів ^{1,2}	Жертви нацистських переслідувань ^{1,2}					
7	Ветерани війни ^{1,2} та особи, прирівняні до них	Діти загиблих шахтарів					
8	Ветерани праці ^{1,2}						
9	Діти війни ^{1,2}						
11	Реабілітовані жертви ¹ політичних та нацистських репресій ^{1,2}						

1 - вдовці або вдови, їх батьки, які переходять на статус після смерті пільговика; 2 – супровідники інвалідів та ветеранів; 3 – без надання окремого місця.

Вдосконалені теоретичні основи групують категорії пільговиків за ознаками приналежності до тієї чи іншої групи, тому допомагають підійти до більш комплексного вивчення питання пільгового проїзду.

Вдосконалення має теоретичне та практичне узагальнення та спонукає до визначення найбільш ефективних методів взаємодії держави – громадян – залізниць в умовах соціально – економічного розвитку держави. Завдяки своїй прозорості, конкретності та цільовій спрямованості запропоновані основи надають змогу визначення питань щодо формування подальшого вектора направленості у ході реформування системи надання пільг на залізничному транспорті.

Для вирішення вищезазначених проблем запропоновані концептуальні підходи до упорядкування процесу надання пільг, удосконалення системи обліку кількості перевезених пільгових категорій громадян, що надасть можливість: врахувати фінансові можливості держави, економічні інтереси залізниць та соціальні – громадян; оптимізувати процес компенсування збитків за здійснення пільгових залізничних перевезень; створити прозорість розрахунків з державними та місцевими бюджетами; впровадити фіксовану кількість поїздок пільгових категорій громадян та ін. Впровадження процесу упорядкування запропоновано у три етапи (рис. 3).

Реалізація даних концептуальних підходів частково потребує зміни законодавчої бази, це обумовлено тим, що впровадження окреслених підходів та методів повинно бути узгоджено на державному рівні.



Рис. 3. Етапи запропонованих концептуальних підходів до упорядкування процесу надання пільг окремим категоріям громадян на залізничному транспорті України

На першому етапі пропонується удосконалення принципів та підходів до надання пільг відповідним категоріям громадян, що надасть можливість охоплення не якомога більшої кількості населення (за принципом масовості) а, насамперед, дотримання якісного підходу – надання пільг малозабезпеченим, в матеріальному плані, верствам населення. Також пропонується впровадження підходу надання пільг за зверненням, що надасть можливість ретельного відбору кандидатів за їх матеріальним становищем та зменшить облікову чисельність пільговиків (табл. 3).

Розрахунок запропонованої диференціації знижок повинен спиратися на встановлені державою витрати на транспорт, які закладено до «споживчого кошика» на наступний рік, тобто зі встановленої норми витрати на одного громадянина виходячи з норм прожиткового мінімуму. Наприклад, згідно з зазначеними нормами, витрати на транспорт у 2013 році становлять 15 % від суми встановленої мінімальної заробітної плати. Станом на 01.12.2013 в грошовому еквіваленті ця сума становить 183 грн. Тому пропонується встановлений державою грошовий еквівалент транспортних витрат – 183 грн – прирівняти до 100 % необхідної знижки на проїзд при користуванні пасажирським залізничним транспортом відповідно до встановлених пільг для кожної категорії. Тому відповідно до диференційної шкали отримання пільговиками відповідного рівня знижки безоплатний проїзд (тобто надану 100-відсоткову знижку) повинні отримати громадяни з доходами від 0 – 1218 грн.

Таблиця 3

Запропонований підхід встановлення знижки на проїзд окремих категорій пільговиків на основі диференціації доходів

№	Категорії пільговиків	Рівень доходів, грн				
		0-1218	1219-1827	1828-2436	2437-3045	Від 3045 та вище
За заслуги перед Батьківщиною:						
1	Пенсіонери за віком	k ₁	k ₂	k ₃	k ₄	k ₅
2	Члени сім'ї загиблих військовослужбовців	k ₁	k ₂	k ₃	k ₄	k ₅
За професійною ознакою:						
3	Судді	k ₁	k ₂	k ₃	k ₄	k ₅
4	Депутати місцевих рад	k ₁	k ₂	k ₃	k ₄	k ₅
5	Колишні народні депутати	k ₁	k ₂	k ₃	k ₄	k ₅
6	Військовослужбовці	k ₁	k ₂	k ₃	k ₄	k ₅

7	Працівники органів внутрішніх справ	k_1	k_2	k_3	k_4	k_5
8	Працівники служби безпеки	k_1	k_2	k_3	k_4	k_5
За соціальною ознакою:						
9	Реабілітовані за різних причин	k_1	k_2	k_3	k_4	k_5

Тут k_1, k_2, k_3, k_4, k_5 - відповідні понижуючі коефіцієнти, $k \leq 1$.

Диференціація проміжків відповідає арифметичній прогресії з кроком 609, що дорівнює половині встановленої мінімальної заробітної плати в Україні на 01.12.2013 рік. Тому зазначена шкала повинна індексуватися відповідно до зміни мінімальної заробітної плати автоматично.

Встановлення таких коефіцієнтів конкретною приватною компанією-перевізником повинно відбуватися після проведення нею маркетингових досліджень з урахуванням встановленої мінімальної заробітної плати, прожиткового мінімуму по країні та можливих дотацій з боку держави за здійснення перевезень пільгового контингенту.

Наприклад, k_1 може дорівнювати 1 (тобто знижка дорівнює 100 % для діапазону від 1-1218 грн доходу громадян), тоді k_2 може дорівнювати 0,75 (тобто знижка - 75 %); аналогічно k_3 може дорівнювати 0,5 (тобто знижка становить 50%), тоді k_4 - 0,25 (тобто знижка становить 25 %), k_5 дорівнює 0 (тобто знижка відсутня).

Визначення права проїзду у відповідному сполученні пасажирських перевезень, у якому буде надано знижку на проїзд, повинно бути встановлено відповідно до законодавчого забезпечення для тих чи інших пільгових груп:

- для тих категорій громадян, для яких законодавча база надає право користування залізничним транспортом тільки у приміському сполученні, надається відсоток пільгової знижки на проїзд тільки у приміському сполученні;

- аналогічно для таких категорій громадян, які, згідно з законодавством, мають право проїзду в інших сполученнях, таке право залишається, зміненим є лише відсоток знижки, якою вони користуються за розрахунком їх доходів;

- для тих категорій громадян, відсоток знижки для яких встановлений законодавством, він не змінюється. Зміна може відбуватися лише за власним бажанням та зверненням самого отримувача пільги на транспорті.

На другому етапі запропоновано введення Єдиного державного автоматизованого реєстру осіб на залізничному транспорті (ЄДАРПзт), які мають право на пільги за різними ознаками, що надасть можливість внесення прозорості у підрахунках необхідних дотацій з боку держави за пільгові перевезення за рахунок чіткого розмежування за категоріями. Таким чином, це допоможе оптимізувати процес компенсування збитків за здійснення пільгових залізничних перевезень.

Введення таких реєстрів повинно відбуватись на вокзалах крупних вузлових станцій (позакласного типу) та безпосередньо у касах станцій класу 1-5, що є найбільш оптимальним варіантом для населення. При цьому, незалежно від місць створення реєстрів (на базі квиткових кас, крупних вузлових станцій), розташування процесінгового центру повинно бути створено на базі Головного фінансово-економічного управління в Управлінні організації прибуткових надходжень та їх розподілу, через спорідненість основних функцій та завдань даного відділу.

На третьому етапі запропоновано розрахунок впровадження норм витрат при використанні пільгових поїздок для окремих категорій пільговиків на рік, виходячи з усереднених сум наявних дотацій з боку держави за здійснення таких перевезень (табл. 4).

При цьому кожен пільговик з наявних категорій отримає право самостійно вибрати напрямок, відстань та сполучення, у якому він може скористатися наданим правом згідно з запропонованими нормами.

Таблиця 4

Результати розрахунків норм витрат на перевезення одного пільговика відповідної категорії на відповідних пільгових умовах за рік

Назва пільгової категорії	Кошти, перераховані державою за проїзд одного пільговика з відповідної групи, грн
Інваліди ВВВ I,II,III груп та особи, прирівняні до них, а також один супровідник	1940
Постраждалі, ліквідатори наслідків катастрофи на ЧАЕС	580
Депутати Верховної Ради	20083
Студенти ВНЗ або учні ПТУ	2213
По інших категоріях пільговиків не було субвенцій від держави за жоден рік, тому розрахунки неможливі	

Для інших категорій, розрахунки за якими неможливі через відсутність компенсацій від держави, може бути запропоновано отримання знижки на пільговий проїзд згідно з даними табл. 3.

В роботі запропоновано порядок клірингових взаєморозрахунків між державою та залізничним транспортом за перевезення пільгового контингенту. Ці взаєморозрахунки визначені законодавчо, але при цьому немає чіткого алгоритму та порядку проведення клірингових операцій, єдиних для всіх залізниць. Також наявний багаторівневий, громіздкий процес зумовлює необхідність запропонування Порядку організації клірингових взаєморозрахунків залізничного транспорту з Державним бюджетом за перевезення пільгових категорій громадян відповідно до вимог постанови Кабінету Міністрів України від 11.01.2005 № 20 «Про затвердження Порядку

перерахування деяких субвенцій з державного бюджету місцевим бюджетам на надання пільг, субсидій та компенсацій».

Впровадження запропонованих заходів допоможе залізницям акумулювати кошти за перевезення пільгових категорій громадян на відновлення основних виробничих фондів. У той же час це дозволить державі уникнути грошових асигнувань з бюджетів, яких постійно бракує.

Взято до уваги постійний дефіцит коштів на покриття збитків від пільгових перевезень та запропонована адаптована система підрахунків, що допоможе розв'язати поставлені питання, спростити систему взаємодії залізниця – держава, скоротити потік потрібних міжбюджетних трансферів та врегулювати зазначені питання, що позитивно вплине на економіку країни в цілому.

ВИСНОВКИ

У ході дослідження вирішено поставлені в роботі завдання, запропоновано практичні методи поетапного розв'язання питання упорядкування процесу пільгового проїзду. Узагальнення отриманих у роботі результатів надало змогу сформулювати такі висновки:

1. Надано авторське визначення понять «пасажирські залізничні перевезення» та «пільгові пасажирські залізничні перевезення», які, на відміну від існуючих, адаптовані до нинішніх умов функціонування. Сформульована та запропонована нова, узагальнена характеристика цих понять, розкрита їх комплексність та сутність у контексті необхідності для народного господарства та країни в цілому.

2. Запропоновано теоретичні основи визначення категорій пільговиків шляхом визначення повного переліку отримувачів пільг, згідно з законодавством, а також за рахунок чіткого розмежування пільгових категорій громадян та уточнення критеріїв для групування за ознаками приналежності до відповідної групи.

3. Визначено та обґрунтовано принципи та підходи до надання пільг окремим категоріям громадян шляхом впровадження порядку надання пільг за зверненням, враховуючи доходи кожного за принципом соціального захисту найменш матеріально незахищених верств населення, що дозволить систематизувати порядок отримання пільг на залізничному транспорті. У роботі подано як перший етап упорядкування процесу організації пільгових залізничних перевезень в Україні.

4. У роботі обґрунтовано доцільність введення методичних підходів до організації процесу обліку кількості перевезених пільгових категорій громадян за допомогою введення Єдиного державного реєстру на залізничному транспорті, що надасть можливість впровадити прозорість розрахунків з державою за здійснення перевезень на пільгових умовах у пасажирському сполученні, як другий етап зазначеного процесу упорядкування;

5. Запропоновано впровадження норм витрат на пільговий проїзд для окремих пільгових груп шляхом використання таких показників, як кількість перевезених пасажирів окремих пільгових груп та суми компенсацій по кожній

категорії від держави, що надасть можливість покриття збитків від здійснення пільгових перевезень пасажирським залізничним транспортом, як третій етап запропонованого процесу упорядкування.

Реалізація даного процесу упорядкування частково потребує зміни законодавчої бази, це обумовлено тим, що впровадження окреслених підходів та методів повинно бути узгоджено на державному рівні.

6. Розроблено порядок клірингових взаєморозрахунків за перевезення окремих пільгових груп між залізничним транспортом та державою шляхом впровадження єдиного для всіх залізниць порядку здійснення клірингових операцій, що забезпечує організацію такого розрахунку на основі обліку кількості перевезених пільговиків відповідних категорій.

7. Сформульовані підходи щодо компенсацій за перевезення пільгового контингенту залізницями України за рахунок введення пільгового оподаткування залізничного транспорту за окремими податковими статтями на оновлення основних виробничих фондів та припинення перехресного субсидування збитків від пасажирських перевезень за рахунок доходів від вантажних.

СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

- у наукових фахових виданнях:

1. Гулай О.С. Передумова регулювання пасажирських тарифів в умовах ринкових відносин / О.С. Гулай // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук.-практ. статей. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – Вип. 35.- С. 48-51.

2. Гулай О.С. Реформування системи обліку пільгового контингенту у пасажирських перевезеннях на залізничному транспорті / О.С. Гулай, М.Д. Жердєв // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук.-практ. статей. - Х.: УкрДАЗТ, 2011. – Вип. 36.- С. 260-263.

3. Гулай О.С. Удосконалення класифікації категорій пільгового контингенту на залізничному транспорті України / О.С. Гулай // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. наук.-практ. статей. - Х.: УкрДАЗТ, 2012. – Вип. 37.- С.105-109.

4. Гулай О.С. Вдосконалення механізму компенсацій за перевезення пільгового контингенту залізницями України, який враховує оподаткування прибутку залізничного транспорту / О.С. Гулай // Зб. наук. праць Дон. держ. унів. управл. – Том 13: Серія «Економіка»: «Управління економічним розвитком промислових підприємств». - Донецьк: ДонДУУ, 2012. – Вип. 220. - С. 61- 66.

5. Гулай О.С. Впровадження чіткого механізму обліку пільгових категорій громадян на залізничному транспорті України / О. С. Гулай // Зб. наук. праць Держ. екон. – техн. унів. трансп.: серія «Економіка та управління» . – К.: ДЕДУТ, 2012. - Вип. 19. - С. 242-246.

6. Гулай О.С. Реформування системи надання пільг на залізничному транспорті України / О. С. Гулай // Зб. наук. праць Терн. нац. екон. унів. «Економічний аналіз» за ред. С.І. Шкарабана. – Тернопіль: ТНЕУ, 2012. –

Вип. 11. - Ч. 3. – С. 219-222.

7. Гулай О.С. Аналіз механізму клірингових взаєморозрахунків на залізничному транспорті на прикладі Південної залізниці / О. С. Гулай // Зб. наук. праць Терн. нац. екон. унів. «Економічний аналіз» за ред. С.І. Шкарабана. – Тернопіль: ТНЕУ, 2012. – Вип. 10. - Ч. 4. - С. 63-66.

8. Гулай О.С. Розробка ідеально-орієнтованої моделі взаємодії держави та залізничного транспорту / О.С. Гулай, М.Д. Жердев // Вісник Нац. технік. унів. «ХПІ» : зб. наук. праць. - Тематичний випуск: Технічний прогрес і ефективність виробництва. - № 25(931): том 2.– Х.: ХПІ, 2012. –С. 181-184.

9. Гулай О.С. Узагальнення понять «пасажирські залізничні перевезення» та «пільгові пасажирські залізничні перевезення» в контексті соціально-економічних перетворень / О.С. Гулай, В.В. Котик // Бізнес - інформ. – Х.: «ІНЖЕК», 2012. – № 12. - С. 350-353.

- у тезах доповідей на міжнародних конференціях:

10. Ганненко (Гулай) О.С. Відображення соціальної політики держави в тарифах на пасажирські перевезення / О.С. Ганненко (Гулай), М.Д. Жердев // Стратегія економічного розвитку України: тенденції, пріоритети, перспективи: Наук.-практ. конф.: вісник ХНУ ім. В.І. Каразіна. - № 743. – Х.: ХНУ ім. В.І. Каразіна, 2006. – С. 47-49.

11. Гулай О.С. Ефективність розвитку підсобно-допоміжної діяльності / О.С. Гулай // Проблеми управління підприємствами торгівлі та ресторанного бізнесу в умовах інноваційного розвитку: матеріали міжнародної практичної конф.(19 жовтня 2011 р.). – Х.: ХІУТБ, 2011. – С. 159-160.

12. Гулай О.С. Реформування залізничного транспорту України в пасажирських перевезеннях / О.С. Гулай, М.Д. Жердев, Ю.В. Мирошниченко// Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті: матеріали 1-ї Міжнар. наук.-практ. конф. (Сімферополь, 8-9 жовтня 2008 р.). – К.: ДАЗТУ, 2008. – С. 35-38.

13. Гулай О.С. Ефективність введення чіткого обліку перевезеного пільгового контингенту – один із напрямків збільшення фінансового потенціалу залізничного транспорту в пасажирських перевезеннях / О.С. Гулай// Проблеми та перспективи розвитку підприємств в умовах світової економічної інтеграції: матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф. (24-25 листопада 2011 р.) – Х.: ХДТУБА, 2011.- Ч. 3. – С. 27 – 29.

14. Гулай О.С. Необхідність впровадження системи більш чіткого обліку кількості перевезень пільгового контингенту як варіант зменшення збитковості приміських пасажирських перевезень / О.С. Гулай // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: материалы шестой международной научно-практической конференции (Киев, 12-21 декабря) – К.: ЭКУЖТ, 2011. – С. 240-242 [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://ekuzt.gov.ua>.

15. Гулай О.С. Оцінка важливості функціонування соціальних пільгових перевезень як одного з вагомих витратних факторів в економіці залізничних пасажирських перевезень / О.С.Гулай // Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті:

III Міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 18-20 вересня 2012 р.). – Х.: УкрДАЗТ, 2012. – С. 90-92.

16. Гулай О.С. Зваженість соціальної політики держави відносно пільгових залізничних перевезень в Україні / О.С. Гулай // Вісник економіки транспорту і промисловості: проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України (Харків 5-8 червня 2012 р.). – Вип. 38. – Х.: УкрДАЗТ, 2012. – С. 75-76.

17. Гулай О.С. Корегування вектору направленості транспортної політики залізниць з урахуванням ринкових умов господарювання / О.С. Гулай, М.Д. Жердев // Проблеми та перспективи розвитку підприємств в умовах світової економічної інтеграції: матеріали IV Міжнар. наук.-практ. конф. (22-23 листопада 2012 р.). – Х.: ХНУБА, 2012. – Ч.2. – С. 51-52.

18. Гулай О.С. Аналіз фінансово-економічної взаємодії держави та залізниці / О.С. Гулай // Проблеми і перспективи розвитку підприємства: зб. матер. VI Міжнар. наук – практ. конф. (Харків, 23 листопада 2012 р.). – Х.: ХНАДУ, 2012. – С. 100-101.

19. Гулай О.С. Застосування принципів закордонного досвіду надання пільг на залізничному транспорті у ході реформування соціально-економічного механізму в Україні / О.С. Гулай // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: материалы VII Междунар. науч.-практ. конф. (Судак, 11-13 октября) – К.: ЭКУЖТ, 2012. – С. 75-77 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ekuzt.gov.ua>.

АНОТАЦІЯ

Гулай О.С. Удосконалення соціально-економічної організації пільгових пасажирських перевезень залізничним транспортом. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 - економіка та управління національним господарством. – Українська державна академія залізничного транспорту, МОН України, Харків, 2013.

Дисертаційна робота присвячена удосконаленню соціально-економічної організації системи надання проїзду та компенсації витрат за здійснення перевезень громадян за категоріями на пільгових умовах. З цією метою проведено аналіз закордонного досвіду принципів надання пільг, розкрито сутність та системність їх надання. Доведена необхідність збереження державою соціальної політики стосовно захисту малозабезпечених громадян України та подальшого здійснення пільгових перевезень. Запропоновані практичні методи поетапного розв'язання питань реформування діючої системи пільгового проїзду, вдосконалені існуючі та запропоновані нові підходи як до системи надання пільг, так і до системи компенсацій збитків за виконання перевезень пільгового контингенту. Розроблено упорядкування організації пільгових перевезень залізницями України на основі концептуального підходу до системи надання пільг, що надасть можливість: впорядкувати систему

надання пільг на залізничному транспорті; створити чіткий механізм обліку пільговиків; отримати прозорість розрахунків з державними та місцевими бюджетами; впровадити норми витрат з оплати за перевезення пільгових категорій громадян та ін.

Ключові слова: пасажирський залізничний транспорт, соціально-економічна організація, пільгові пасажирські перевезення, пільги, державне фінансування.

АННОТАЦІЯ

Гулай Е.С. Усовершенствование социально-экономической организации льготных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. – Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, МОН Украины, Харьков, 2013.

Диссертационная работа посвящена усовершенствованию социально-экономической организации системы предоставления, получения проезда и компенсации расходов за осуществление перевозок граждан на льготных условиях. С этой целью проведен анализ заграничного опыта и установлены принципы предоставления льгот, раскрыта их сущность и системность. Доказана необходимость сохранения государством выполнения социальной политики относительно защиты малообеспеченных граждан Украины путем осуществления льготных перевозок. Предложены практические методы поэтапного решения вопроса реформирования действующей системы льготного проезда, усовершенствованы существующие и предложены новые подходы, как к системе предоставления льгот, так и к механизму компенсаций убытков за выполнение перевозок льготного контингента.

В работе обобщено, конкретизировано и дано определение понятий «пассажирские железнодорожные перевозки» и «льготные пассажирские железнодорожные перевозки» в контексте реформирования железнодорожной отрасли. Данные определения позволят расширить категориальный аппарат, предоставят возможность оперировать более точными, определенными, унифицированными понятиями в последующих исследованиях.

По результатам выполненного исследования предложены расширенные теоретические основы категорий, которые отражают перечень всех льготчиков по законодательству, а также имеют более детальное разграничение и уточнение критериев для группирования по признакам. В ходе исследования разработаны концептуальные подходы к организации системы предоставления льгот, а также учета количества перевезенных льготных категорий граждан Украины.

Такие мероприятия предоставят возможность: упорядочить систему предоставления льгот на железнодорожном транспорте; создать систему учета льготников на железнодорожном транспорте, прозрачного ведения расчетов с

государственными и местными бюджетами; внедрить норму расходов по оплате за перевозку льготных категорий граждан и т.д.

Исследован клиринговый механизм компенсаций за перевозку льготного контингента железными дорогами Украины, представлены к рассмотрению налоговые обязательства железной дороги перед государством. На основе этого предложено введение налоговых льгот для железнодорожного транспорта, что позволит государству избежать денежных ассигнований из бюджетов, которых постоянно недостает, а железные дороги смогут обновлять свои основные производственные фонды.

Ключевые слова: пассажирский железнодорожный транспорт, социально-экономическая организация, льготные пассажирские перевозки, льготы, государственное финансирование.

ANNOTATION

Gulay E.S. Improvement of socio-economic organization passengers providing of favourable railway transportations. Manuscript.

A dissertation to seek the candidate degree in economic sciences on speciality 08.00.03 is an national economy and management. - Ukrainian state academy of railway transport of MSN of Ukraine, Kharkov, 2013.

The dissertation work is devoted to the improvement of socio-economic organization of the system of provision of travel facilities and compensation for expenses of transportation of privileged categories of citizens. For this purpose, analysis of foreign experience of the provision of privileged transportation has been carried out, the nature and consistency of its provision has been shown.

The necessity to save the state social policy to protect low-income citizens of Ukraine has been proved as well as the necessity for further implementation of privilege transportations. The practical methods have been suggested for stage-by-stage solution to issues of reforming the current system of privilege transportation.

New approaches both to the system of granting privileges and system of conception for losses resulting from transportation of privilege categories have been proposed and the existing approaches have been improved. The reformation of organization of transportations of privilege transportation by Ukraine an railways has been developed on the basis of the conceptual approach to the system of granting privileges which will make it possible: to put in order the system of granting privileges on a railway transport; to create a clear the mechanism of recording actual recipients on railway transport; to get transparency of settlements with the state and local budgets; to inculcate the norms of expenses on payments for transportation of privilege categories of citizens, etc.

Keywords: passenger railway transport, socio-economic organization, privilege passenger transportations, privileges, state funding.

Гулай Олена Сергіївна

**УДОСКОНАЛЕННЯ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ
ПІЛЬГОВИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

спеціальність 08.00.03 - економіка та управління
національним господарством

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск

І.В. Удод

Підписано до друку 17.04.2013 р. Формат паперу 60x84 1/16.

Друк ризограф. Папір офсетний. Обсяг 0,9 ум. друк. арк.

Наклад 100 прим. Зам. № _____. Безкоштовно.

Видавництво УкрДАЗТ.

Свідоцтво про державну реєстрацію ДК № 2874 від 12.06.2007 р.

61050, Харків, майдан Фейербаха, 7

Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м. Харків, майдан Фейербаха, 7