

Ситницька О.А.
аспірант кафедри менеджменту,
публічного управління та персоналу
Тернопільський національний економічний університет

ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНИХ ПІЛЬГ ЯК СКЛАДОВА ЕФЕКТИВНОГО УПРАВЛІННЯ МУНІЦИПАЛЬНИМ ПАСАЖИРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ

Світовий досвід господарювання засвідчує, що найкраще економічний і соціальний стан розвитку у населених пунктах може забезпечити місцева влада, тому у рамках децентралізації влади в Україні, яка передбачає надання місцевим органам влади максимальних повноважень на засадах субсидіарності та достатнього рівня їхнього 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. У розвинених країнах фінансування транспортних пільг є прерогативою місцевих бюджетів, але число «пільговиків» є мінімальним й охоплює найбільш малозабезпечених і вразливих категорій населення. Тому за відсутності державного обліку пільгових перевезень в Україні оцінювання масштабів пільгових перевезень та наслідків проведеної децентралізації транспортних пільг є важливою та актуальною проблемою [4].

Децентралізація системи транспортних пільг проведена без підкріплення доходної бази місцевих бюджетів, а обмежені фінансові можливості місцевих бюджетів не дозволяють перевозити усіх пільговиків, яким надано це право. Зважаючи на обмеженість ресурсів місцевих бюджетів, ухвалюючи рішення про обмеження прав пільговиків на безоплатний проїзд (обмеження числа «пільговиків» усіх категорій, яких повинен перевозити перевізник на окремому рейсі, обмеження числа категорій «пільговиків», обмеження часу перевезення пільгових категорій, обмеження «пільговиків» у видах транспорту) місцеві органи влади фактично обмежують права «пільговиків», порушуючи при цьому діючі закони і постанову Кабінету Міністрів України, якими ці пільги встановлено.

Фінансування транспортних пільг у розвинених країнах здійснюють коштом місцевих бюджетів, але й категорії «пільговиків» й розмір пільги визначають своїми рішеннями органи місцевої влади [1, с. 20]. Так, у 2008 р. уряд Великобританії через надання спеціального посвідчення надав право безкоштовного проїзду автобусом усією територією країни 11 мільйонам осіб (до цього часу право пільгового проїзду діяло лише у межах території місцевого органу влади й надавалося окремим категоріям пасажирів за рішенням місцевих органів влади у місцях їхнього проживання), й на це

Центральний уряд надав місцевим радам додатково 212 млн. фунтів стерлінгів / рік [1].

Внаслідок проведеної в Україні децентралізації транспортних пільг міські і районні ради розпочали фінансування пільгових перевезень пасажирів, виділивши частину коштів із місцевих бюджетів, яких вистачило лише на декілька місяців. Держава, не забезпечуючи відповідною дохідною базою делеговані таким чином місцевим бюджетам повноваження, перекладає на перевізників виконання частини своєї соціальної функції, оскільки незалежно від виділених чи не виділених органом місцевої влади коштів на компенсацію витрат перевізників, пільгові категорії громадян все одно реалізують своє право на безоплатний проїзд, передбачене низкою законів України. В результаті ситуація у сфері пасажирських перевезень стає все більш критичною, а фінансовий стан автотранспортної системи України різко погіршується [5].

Нині в Україні не існує дієвого механізму обліку числа і структури перевезених пасажирів, у т.ч. пільгових категорій, й як наслідок, органи влади не мають можливості справедливо компенсувати підприємствам пов'язані із цим витрати. Більшість пільг передбачають багаторазовий безоплатний проїзд. Негрошова форма оплати призводить до зловживань, шахрайства і нецільових витрат бюджетних коштів. Зростає невдоволеність серед громадян через необхідність місцевими органами влади вдаватися до небажаного для населення збільшення вартості проїзду у міському транспорті (фінансування пільговиків за рахунок інших мешканців). Через відсутність персоніфікованого реєстру одержувачів пільг важко визначити обсяг спожитих пільговиками послуг з пасажирських перевезень. Створення такого реєстру допоможе вирішити проблему оцінювання потреби кожного міста у бюджетних коштах для фінансування пільг.

Автоматизована система оплати проїзду надає можливість принципово змінити існуючу ситуацію. Упроваджена в європейських країнах технологія безконтактних пластикових карт довела свою ефективність і дозволяє: отримувати відомості про фактичний розподіл пасажиропотоків; оцінювати фінансове навантаження на бюджет міста; обґрунтовувати подання на компенсацію витрат за категоріями пільговиків; визначати бюджетну забезпеченість муніципального замовлення при залученні комерційного транспорту для перевезень пільговиків; розраховувати реальну потребу в дотаціях; оптимізувати маршрутну мережу; оцінювати адекватність забезпеченості маршрутів рухомим складом; оптимізувати організацію руху; підвищувати на 15-30 % доходи транспортних підприємств [3].

Варто зазначити, що держава звертає увагу на проблеми транспортної галузі й намагається розв'язати їх якомога ефективніше. Пасажирські перевезення стали заручниками масових пільгових перевезень пасажирів, збитки від яких не компенсуються належним чином ані з державного, ані з місцевих бюджетів, оскільки в Україні діє недосконала система компенсації пільгових перевезень (частково впроваджений принцип “користувач платить за послуги”) та не запроваджено механізму реалізації та фінансування суспільно

важливих перевезень, як це передбачено європейським законодавством. Зважаючи на це розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року №430-р було схвалено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року. Ця Стратегія розроблена для комплексного розв'язання наявних проблем у транспортній галузі, містить пріоритети її розвитку, зокрема у контексті впровадження євроінтеграційного курсу та імплементації Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, ратифікованої Законом України від 16 вересня 2014 р. № 1678-VII (далі - Угода про асоціацію), а також зміни геополітичного середовища в регіоні [2].

У Стратегії зазначено, що для подолання усіх кризових явищ і подальшого удосконалення функціонування сфери транспорту, необхідним є збільшення ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі, удосконалення правового механізму державно-приватного партнерства, посилення взаємодії між державним та приватним сектором, органами державної влади та органами місцевого самоврядування, проведення необхідних реформ, у тому числі запровадження децентралізації, особливо шляхом скоординованих ініціатив державної політики. Наведені принципи забезпечать міцну основу сталого розвитку транспортної галузі та створення вільного та конкурентного ринку транспортних послуг [2]. Крім того, 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.

Список використаних джерел

1. Монетизація пільг: досвід інших країн та висновки для України. Європейський інформаційно-дослідницький центр. Київ, 2015. 32 с.
2. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>.
3. Шатірішвілі Д.А. Розвиток міського громадського транспорту: соціальний аспект. *Публічне врядування в Україні: стан, виклики та перспективи розвитку* : матеріали щоріч. Всеукр. наук.-практ. конф. за міжнар. участю, присвяч. 100-річчю держ. служби в Україні. Київ: НАДУ, 2018. Т. 3. 128 с.
4. Ярошевич Н.Б., Кондрат І.Ю., Ливдар М.В. Оцінка впливу децентралізації транспортних пільг на стан міських та приміських пасажирських перевезень транспортом загального користування в Україні. *Глобальні та національні проблеми економіки*: електронне фахове видання. Миколаїв, 2018. №22. С.877-885
5. Ярошевич Н.Б., Кондрат І.Ю., Ливдар М.В. Удосконалення механізму фінансування перевезення пільгових категорій пасажирів в Україні в умовах децентралізації. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. Механізми ефективного розвитку прикордонних територій*: збірник наукових праць. Львів: ДУ "Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України", 2018. Вип. 1(129). С. 22-27