

**СОЦІАЛЬНІ АСПЕКТИ ЕКОНОМІЧНИХ ПРОЦЕСІВ РИНКУ ПОСЛУГ  
АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В РЕГІОНІ**

*У статті досліджуються особливості розвитку регіонального ринку автотранспортних послуг та формулюються методологічні засади дослідження регіональних автотранспортних проблем. Розглядаються регіональні особливості соціальної складової ринку транспортних послуг та формулюються пропозиції щодо впровадження сучасних технічних засобів та систем аудиту господарської діяльності. Визначаються соціальні ризики та загрози в сфері функціонування автотранспортного комплексу, що стримують розвиток регіонального ринку пасажирських перевезень.*

*Ключові слова: транспортна система, державне регулювання, соціальна складова, перевезення, пасажирський автотранспорт, транспортні послуги, ринок.*

***Павлюк А. В. Социальные аспекты экономических процессов рынка услуг автомобильного транспорта в регионе.***

*В статье исследуются особенности развития регионального рынка автотранспортных услуг и формулируются методологические zásады исследования региональных автотранспортных проблем. Рассматриваются региональные особенности социальной составляющей рынка транспортных услуг и формулируются предложения касательно внедрения современных технических средств и систем аудита хозяйственной деятельности. Определяются социальные риски и угрозы в сфере функционирования автотранспортного комплекса, которые сдерживают развитие регионального рынка пассажирских перевозок.*

*Ключевые слова: транспортная система, государственное регулирование, социальная составляющая, перевозки, пассажирский автотранспорт, транспортные услуги, рынок.*

***Pavliuk A. V. Social aspects of economic process of automobile transport services market in the region.***

*This article is devoted to development of regional road transport services market in the region and formulated methodological principles of regional road transport services market research. Regional peculiarities of the social component of the transport services market are considered and formulated the proposals of introduction of modern technology and audit systems of business. Identify social risks and threats in the sphere of functioning of the motor complex, that hinder the development of regional market of passenger transportation.*

*Keywords: transport system, state adjusting, social component, transportation, passenger transport, transport service, market.*

Сучасний регіональний ринок автотранспортних послуг характеризується диспропорціями між потребами щодо підвищення ефективності, якості, безпеки, своєчасності перевезень, дотримання екологічних норм і соціальних стандартів та організаційними, фінансовими і технічними можливостями автотранспортної сфери щодо їх реалізації. Соціальний аспект економічних процесів регіонального ринку автотранспортних послуг відіграє вкрай важливу роль у загальній сутності функціонування автотранспортного комплексу в регіоні. Враховуючи наведене, важливо визначити, що вплив соціальної складової в процесі надання послуг пасажирського автомобільного транспорту в регіоні обумовлює напрями регіональної економічної та соціальної політики.

Сьогодні визначається тим, що сутність функціонування сфери автотранспортного комплексу в регіоні, на думку багатьох вітчизняних та зарубіжних науковців, обумовлена гострою необхідністю населення в реалізації потреб в переміщеннях та, головне, у практичній неможливості планування власної життєдіяльності без розуміння аспекту

існування ринку послуг автомобільного транспорту. Переважна більшість дослідників регіонального ринку автотранспортних послуг виходить із того, що абсолютно динамічною та здатною до саморозвитку є саме система пасажирського автотранспорту. Окремими аспектами питання вдосконалення регіонального ринку послуг автомобільного транспорту займалися такі відомі науковці, як В. Букін, А. Гаджинський, Н. Громов, В. Желінський, О. Залізняк, О. Ігнатенко, Д. Ковалев, В. Кухарчик, В. Новицький, М. Орлатий, М. Погребницький, В. Персіанов, В. Сергєєв, С. Співаковський, С. Хахлюк та інші. В цілому, для вдосконалення функціонування автотранспортного комплексу необхідно вивчати та прогнозувати можливий загальний вплив ряду різних факторів (економічних, соціальних, технічних, природних) та надавати адекватну та логічну оцінку їх значимості та ролі, використовуючи відповідні кількісні критерії. Безумовно, проблематика підвищення рівня якості автобусного сполучення між відповідними територіями та реалізація загального вдосконалення автомобільних пасажирських перевезень в регіонах країни в умовах сьогодення, тобто в умовах економічної нестабільності та переходу України від радянської планової до сучасної ринкової економіки, є актуальним завданням. Ефективна реалізація такого завдання обумовлює необхідність нових наукових обґрунтувань та пошуків оптимального комплексу дій щодо поліпшення системи функціонування технологічного процесу перевезень пасажирів автомобільним транспортом. Впровадження новітніх методів державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту, що описані в наукових роботах вищенаведених дослідників, надає можливість для чіткого розуміння принципів оперативного здійснення комплексу заходів, що сприятимуть оптимізації структури рухомого складу автотранспортних підприємств та їх ефективному використанню.

Існуючі підходи до проблематики функціонування та розвитку ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні в контексті управлінських процесів на сьогодні все ще не визначають чіткий алгоритм дій, здійснення яких в кінцевому результаті надасть можливість отримати збалансовану систему врахування можливостей та наслідків, соціальних ризиків та переваг при організації перевізного процесу. Тому *метою статті* є окреслення важливості соціального аспекту при наданні послуг з пасажирських перевезень та здійснення дослідження і формулювання відповідних висновків та пропозицій, що спрямовані на задоволення потреб громадян у пасажирських перевезеннях з урахуванням соціальної складової.

Ключовим завданням автомобільного транспорту в регіоні є забезпечення задоволення потреб населення та держави в перевезеннях. Головними характеристиками транспортного процесу є, в першу чергу, показники, що визначають якість надання послуг з перевезення, собівартість та вартість і, безумовно, швидкість надання послуги з перевезення. Автомобільний пасажирський транспорт реалізує функцію з задоволення потреб населення в переміщеннях та відіграє досить суттєву роль в житті мешканців відповідних територій, де злагоджено функціонує пасажирський автомобільний транспорт. Також варто додати, що рівень та якість надання послуги з перевезення своєю чергою здійснює вплив на фізичний, а також психологічний стан громадян, та навіть на рівень продуктивності їхньої праці чи відпочинку. Враховуючи зазначене, питання вдосконалення надання ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні являється досить важливим в соціальному та народногосподарському значенні для нашої країни, оскільки переважна більшість населених пунктів характеризується наявністю функціонування автомобільного транспорту для задоволення потреб населення в пасажирських перевезеннях.

Досліджуючи питання державного регулювання автотранспортної системи, варто відмітити стратегічну значимість та вплив ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні на хід внутрішньорегіональних соціально-економічних подій. При цьому, внутрішньорегіональні економічні події обумовлюють прямий вплив на державне регулювання транспортної системи країни і, відповідно, прийняття на державному рівні управлінських рішень, безпосередньо пов'язаних із вирішенням тих чи інших питань в галузі транспорту.

Регулювання ринку транспортних послуг в регіоні можливе після визначення його стану, дослідження особливостей цього стану та визначення на цій основі заходів регулювання. Це, в першу чергу, визначається тим, що ринкова система є процесом

безперервного пристосування до випадкових обставин, до непередбачених подій, які неможливо було передбачити [3, с. 35].

Ринок внутрішніх пасажирських перевезень функціонує під впливом чималої кількості екзогенних та ендогенних факторів, зокрема, таких як індекс цін виробників, індекс інфляції, зростання рівня соціального забезпечення та соціальних гарантій, стан рівня оподаткування підприємств, рівень державного регулювання економіки в цілому. У той же час автотранспортна галузь залишається однією із найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, захисту економічних інтересів України в цілому. Невід'ємною складовою інфраструктурної системи кожного регіону є ринок автотранспортних послуг, який не тільки задовольняє потреби населення та суспільного виробництва у перевезеннях, а є одним із головних чинників досягнення соціально-економічних пріоритетів.

Ринок транспортних послуг, як реальна система, в кожен момент часу має відмінний від інших моментів стан. Якщо уявити одномоментний стан ринку транспортних послуг як крапку, то його зміна буде траєкторією, яка формує розгорнену в часі послідовність реакції ринку транспортних послуг на зовнішню дію або поведінку ринку транспортних послуг [5, с. 14]. Позитивними змінами у напрямку розвитку ринку пасажирських перевезень стало удосконалення нормативно-правової бази щодо безпеки перевезень та якості автотранспортних послуг, створення підґрунтя до забезпечення рівних умов функціонування суб'єктів підприємницької діяльності різних форм власності; підвищення ефективності механізму державного регулювання пасажирських перевезень в цілому.

Стратегія забезпечення розвитку транспортного комплексу країни полягає в поєднанні ринкових механізмів і державної регуляції, що ґрунтується на опосередкованому впливі на процеси, де на сьогодні ринкові механізми не діють, або діють неефективно. Це стратегія інноваційного шляху розвитку на підставі інституційних перетворень транспортного комплексу, яка сформує систему нових форм організації транспортної діяльності здібних до створення, впровадження і розповсюдження інновацій, яке забезпечить в короткі терміни досягнення високої конкурентоспроможності [1, с. 55].

Згідно оцінки експертів, для забезпечення фінансування всіх пільг, що передбачені чинним законодавством України, потрібна сума, що в рази перевищує обсяг бюджетних коштів, що виділяються на їх фінансування зараз. У таких умовах вкрай важливим є вирішення проблематики здійснення чіткого обліку пільг, що надаються громадянам, оскільки при відсутності логічного та ефективного механізму такого обліку, який також необхідний для проведення розрахунків з відповідними автотранспортними підприємствами, що надають послуги з перевезення пасажирів, досить часто виникають різного роду фінансові неузгодженості та суперечності між автотранспортними підприємствами та державою. У результаті труднощі виникають також і на етапі формування проектів бюджетів на наступний фінансовий рік при проведенні розрахунку потреби виділення коштів для забезпечення прав громадян, що користуються пільгами.

Одночасно варто все ж зазначити, що окремі кроки в даному напрямку на сьогодні зроблено. Так, ще з 2003 року в Україні здійснюється пошук рішення щодо реалізації реформування системи надання і обліку соціальних пільг. Для здійснення обліку осіб, які користуються правами на пільги за соціальною ознакою, та відповідною реалізацією розрахунків з надавачами соціальних послуг Кабінетом Міністрів України прийнято постанову від 29 січня 2003 року № 117 «Про Єдиний державний автоматизований реєстр осіб, які мають право на пільги», якою запроваджено відповідний реєстр (ЄДАРП) [2].

Так як найбільш поширеними пільгами є саме пільги при здійсненні населенням оплати за послуги житлово-комунального господарства, відпочинку в санаторно-лікувальних установах чи за електроенергію та автотранспортні перевезення, впровадження ЄДАРП певним чином сприяє забезпеченню прозорості, ефективності використання та заощадженню бюджетних коштів соціальної спрямованості. Хоча, в той же час механізм здійснення максимально достовірного обліку фактично наданих пільговикам автотранспортних послуг з проїзду у міському чи приміському транспорті безумовно потребує вдосконалення. Варто

зауважити, що найбільш чисельна категорія пільговиків має право на безкоштовний проїзд у міському пасажирському транспорті загального користування та приміських маршрутах. Це жінки віком від 55 років та чоловіки віком від 60 років, тобто доволі активна частина населення, з яких близько 3 млн. осіб – це працюючі пенсіонери. Вартість пільгових послуг компенсується автотранспортним підприємствам, що їх надають, за рахунок дотацій з Державного бюджету, виходячи з підрахунків цими підприємствами збитків за послуги, надані на пільгових умовах, а також з наявності коштів у бюджеті. При цьому ситуація, яка існує на сьогодні, не влаштовує ні розпорядників державного бюджету (оскільки розміри компенсаційних виплат неможливо ні підтвердити, ні переглянути), ні управління автотранспортних підприємств, що надають пільгові послуги (оскільки з огляду на дефіцит бюджетних коштів завжди існує фактор постійних заборгованостей з виплати компенсацій).

Проведений аналіз багатьма науковцями, що вивчали дану проблематику, свідчить про актуальність надання та обліку соціальних послуг, використовуючи при цьому різні типи електронних карток. Соціальні електронні картки мають достатньо широкий спектр застосування та в міжнародній практиці є визнаними як засіб надання, обліку та контролю за наданням пільг певним категоріям громадян. Такі картки мають вигляд традиційних кредитних карток чи карток, що посвідчують особу, при цьому вони надають можливість їх власнику безконтактно здійснювати оплату за спожиті послуги, визначати особу власника та засвідчувати: право на отримання певного виду пільги. Використання СЕК (соціальної електронної картки) надає можливості для вирішення ще одного важливого питання – завдяки вбудованій в картку мікропроцесорній системі такі картки здатні, наприклад, обмежити перелік товарів, які можна придбати безкоштовно чи зі знижкою, адже постачальники соціальної допомоги не лише прагнуть забезпечити її надання виключно тим, хто має на неї право, але й впевнитись, що допомога витрачається за призначенням, тобто виключно на придбання товарів і послуг першої необхідності.

Ідея запровадження складніших смарт-карток виникла у зв'язку з необхідністю здійснення контролю у системі державної соціальної допомоги, а також забезпечення цільового використання одержувачами виплачених їм коштів. Інакше кажучи, картки застосовують для забезпечення надання допомоги виключно тим громадянам, які мають на неї право, і для того, щоб вони витрачали одержані кошти лише на послуги та товари першої необхідності.

На смарт-картку можна не лише здійснювати перерахунок коштів соціальної допомоги, але й визначити перелік послуг та товарів, що можуть бути оплачені за допомогою смарт-картки. Отже, впровадження смарт-карток вирішує одразу два завдання – забезпечення одержання соціальної допомоги лише тими особами, які мають на це право, та витрачання перерахованих на картку коштів лише за призначенням. Однак, існує можливість і розширення спектру послуг. Одержувачі державної соціальної допомоги в подальшому можуть мати можливість скористатися смарт-картою в найближчому магазині чи соціальній аптеці для придбання ліків та продуктів, що включені до встановленого переліку продуктів та товарів першої необхідності. У такий спосіб можливо забезпечити використання коштів, що виділені з державного бюджету чи з місцевого бюджету на соціальну допомогу громадянам, за призначенням.

Що стосується автотранспортного комплексу, то безумовно більшість користувачів СЕК будуть складати пенсіонери.

Соціальна електронна картка також надає можливості, в тому числі, і для визначення вартості проїзду чи ведення обліку поїздок, перевірки терміну дії та формулювання рахунків.

Надання пільг за допомогою чіп-карт дозволяє запобігти незаконному користуванню пільгами на проїзд та посилити серед населення почуття особистої безпеки.

Поряд із сукупністю очевидних вигод та переваг порівняно з паперовими квитками, що виражаються у простоті ведення обліку та запобіганні шахрайству, використання соціальних електронних карток в автотранспортному комплексі має ряд певних недоліків, зокрема, це потреба в достатньо великих за обсягом грошових витратах на впровадження такої системи; труднощі організації спільного фінансування з місцевого і центрального бюджетів; труднощі для використання тимчасовими мешканцями регіону (туристами) впроваджених новацій.

Відповідно до законодавства України, певні категорії мешканців міст отримують пільги на оплату комунальних послуг, послуг зв'язку, проїзду в транспорті. З 2003 року у відповідності до вищезгаданої постанови Кабінету Міністрів України ведеться «Єдиний державний автоматизований реєстр осіб, які мають право на пільги» (ЄДАРП). Так, до згаданого реєстру включена наступна інформація про пільговика: загальні відомості – прізвище, ім'я та по-батькові, дата народження, реквізити паспорта та документа, що підтверджує право на пільги, ідентифікаційний номер, адреса зареєстрованого (за рішенням органів місцевого самоврядування – фактичного) місця проживання, характеристика житла, склад сім'ї, категорія пільговика, перелік пільг, на які він має право, а також інформація про те, якими пільгами він дійсно користується.

На сьогодні в ЄДАРП обліковуються особи близько 80 пільгових категорій, які мають право на пільги за соціальною ознакою згідно з понад 20 законами України. Найчисельнішими категоріями серед них є пенсіонери за віком, діти війни, ветерани праці, ветерани війни, постраждалі внаслідок Чорнобильської катастрофи, інваліди. Частина облікованих осіб мають право на пільги одночасно за декількома законами.

Наприклад, особа може бути і дитиною війни, і учасником війни, і ветераном праці, і інвалідом тощо. Однак, варто зауважити, що інформація, зібрана в цьому реєстрі, підтримується в актуальному стані. Розроблене програмне забезпечення дозволяє здійснювати на місцевому рівні завантаження в ЄДАРП інформації постачальників послуг та її автоматизовану звірку з даними реєстру. За результатами такої звірки приймаються рішення про відшкодування автотранспортним підприємствам витрат за надані пільги окремим категоріям громадян, що забезпечує в свою чергу цільове використання бюджетних коштів.

Однак, аналіз роботи з ЄДАРП показує, що дані про пільговиків є досить неповними: до нього не внесено дані про найбільшу частину пільговиків – пенсіонерів, а також про осіб, які мають право на пільги за професійною ознакою. Інформація, внесена до реєстру, може дублюватися, оскільки він не є персоніфікованим, а деякі особи мають право на декілька видів пільг одночасно, тож дані про них можуть бути внесені кілька разів. Отже, впровадження соціальних електронних карток надає можливість для розв'язання проблеми з відшкодуванням витрат автотранспортним підприємствам, що надають послуги на пільгових умовах.

Регіональний ринок транспортних послуг є елементом систем вищого порядку: національних і світових ринків транспортних послуг. Як вже наголошувалося, роль його у функціонуванні і розвитку економіки держави велика: зв'язок виробництва і споживання, каталізатор активності економіки і руху товарно-матеріальних потоків [4].

Сьогодні пільгових перевезень автомобільним транспортом однозначно характеризується тенденцією щодо зменшення кількості пільгових поїздок в електротранспорті та збільшення їх в автотранспорті. Це частково пояснюється тим, що договорами на перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування передбачено, що перевізник забезпечує безкоштовний проїзд пільгових категорій пасажирів, визначених чинним законодавством, в тому числі в обумовлених випадках за рахунок власних коштів.

З метою забезпечення публічності та доцільності і обґрунтованості впровадження таких електронних карток необхідно також охарактеризувати основні цілі та вигоди для потенційних учасників функціонування такої системи. Так, головними цілями впровадження SEK є:

1) підвищення ефективності використання бюджетних коштів та спрямування пільг тим особам, які ними дійсно користуються;

2) підвищення ефективності комунальних підприємств, які надають послуги пільговим категоріям громадян;

3) забезпечення принципу соціальної справедливості при наданні послуг пільговим категоріям громадян, забезпечення високої якості таких послуг завдяки створенню єдиного уніфікованого механізму надання адресної соціальної допомоги.

Крім того варто вказати сторони (соціальні та державні інституції), що братимуть активну участь в процесі впровадження та забезпечення функціонування системи:

управління транспорту, комунікацій та зв'язку;

фінансове управління;

управління у справах сім'ї, молодіжної політики, спорту;  
 управління стратегічного розвитку;  
 управління правового забезпечення;  
 управління зв'язків з громадськістю та засобами масової інформації;  
 управління пенсійного фонду України;  
 комунальні, приватні та державні підприємства в сфері транспорту;  
 комерційні банки, які підписали з органами влади договір про співпрацю;  
 зацікавлені державні/недержавні фонди та громадські організації;  
 засоби масової інформації.

Разом з тим, існують потенційні загрози та труднощі, пов'язані з впровадженням соціальної електронної картки. Так, постійна і важко прогнозована міграція громадян, які мають право на пільги, як внаслідок зміни місця проживання (тимчасового або постійного), так і в разі переїздів без зміни місця проживання (відпочинок, відрядження тощо) створює найбільші труднощі в обліку наданих пільг. Облік пільгового проїзду за місцем тимчасового перебування, як правило, ускладнений або практично неможливий у зв'язку з необхідністю реєстрації особи в місцевих органах соціального захисту, підтвердження її прав на отримання даного виду підтримки і відсутністю правових механізмів, що регламентують порядок відшкодування автотранспортним підприємствам витрат за надані пільгові послуги особам, які тимчасово перебувають не в тому регіоні, де зареєстровано їх місце проживання.

Підвищення ефективності надання пільг на проїзд у громадському транспорті завдяки запровадженню СЕК вважається однією з найважливіших, якщо не найбільшою, вигодою від впровадження автоматизованої системи збирання платежів. Слід зауважити, однак, що досягнення високої дієвості вимагає поєднання багатьох функцій в одній електронній картці, зберігання на картці особових даних та інформації щодо зв'язку з банківським рахунком, використання технології міжрегіональної взаємодії регіональних соціальних карток. Для цього необхідно забезпечити єдиний підхід під час підготовки та впровадження організаційно-технічних рішень, що враховує місцеві особливості. Крім того, до переваг використання облікових електронних карток з розміщенням на них різних додатків (мультиплікаційних смарт-карток) відносять:

- простіший, ніж для платіжних карток, процес виготовлення та емісії;
- простий процес видачі карток пільговикам;
- велика кількість місць, де такі картки можуть бути отримані пільговиками;
- зовнішній вигляд картки та її номер визначаються управлінням соціальної політики з урахування вимог платіжних систем;
- можливість вибору пільговиком додатків, які будуть розміщуватися (чи активуватися) на картках;
- можливість поступового розширення сфери застосування карток;
- проста система договорів і розрахунків.

Таким чином, варто навести головні висновки та рекомендації в питанні впровадження автоматизованої системи збирання платежів за надання послуг пасажирського автомобільного транспорту в регіоні, зокрема:

1. Використання СЕК на основі смарт-карток є виправданим в умовах дійсного порядку надання пільг в місті та необхідним для налагодження обліку надання пільгових послуг населенню міста.

2. Автоматизована система надання пільг на основі використання електронної соціальної картки створить територіально розподілену інформаційну систему, що функціонує на місцевому рівні.

3. У разі розміщення на соціальній картці відповідних додатків, її використання має забезпечити можливість виконання таких функцій:

- посвідчення особи власника СЕК і підтвердження його прав на отримання певних видів пільг;
- надання соціального дисконту в будь-якій організації споживчого ринку і послуг або системи охорони здоров'я (обслуговування у лікувально-профілактичних установах та інших медичних організаціях, а також видача ліків в аптечних пунктах);

– забезпечення пільгового (безкоштовного чи зі знижкою) проїзду та облік проїзду у громадському транспорті; міських та приміських автобусах і тролейбусах, в міському електротранспорті, залізницею (проїзд на залізничному транспорті приміського сполучення);

– нарахування на «пов'язаний» з СЕК банківський рахунок дотацій, пенсій, допомоги, а також реалізація безготівкової оплати за товари, що реалізуються через соціальні магазини та аптеки;

– склад розміщених на СЕК додатків може бути визначений за відповідним рішенням органів влади.

4. Використання наявної банківської інфраструктури зменшить витрати, спростить сам процес та надасть можливість реалізувати завдання у значно коротші терміни. Для збільшення привабливості СЕК важливою є співпраця декількох постачальників послуг, органів соціального захисту і надійної банківської системи.

5. Для досягнення швидкого економічного ефекту від запровадження СЕК на місцевому рівні особливе значення має можливість отримання субвенції з відповідного бюджету на обладнання робочих місць та програмного забезпечення.

6. Вирішення технічних питань, пов'язаних з впровадженням СЕК, та оцінка витрат і вигод потребують окремого, поглибленого аналізу. Перед остаточним запровадженням СЕК обов'язково необхідно проводити експериментальні випробування.

7. З огляду на вкрай незначний досвід використання електронних карток малозабезпеченими верствами населення обов'язково слід провести інформаційно-роз'яснювальну роботу серед потенційних держателів карток.

Перспективними напрямками подальших наукових досліджень ролі соціальної складової в процесі розвитку регіонального ринку послуг автомобільного транспорту можуть бути наступні основні критерії щодо важливості:

– максимального підвищення прозорості та точності обліку фактично наданих послуг з перевезення пільгових та інших категорій пасажирів;

– оперативного надання повної, достовірної та деталізованої інформації про виконаний транспортними підприємствами обсяг роботи для вирішення задач аналізу та планування пасажирських перевезень;

– стовідсоткового обліку пільгових категорій пасажирів, що забезпечить ефективне використання субвенцій, що надходять з Державного бюджету та їх розподілу за фактично виконану роботу між перевізниками;

– започаткування бази даних та створення технічних можливостей подальшого розвитку застосування соціальної електронної картки в інших галузях життєдіяльності та соціального забезпечення пільгових категорій громадян.

### **Список використаних джерел:**

1. Кухарчик В. Г. Міжнародна торгівля транспортними послугами: сучасний стан / В. Г. Кухарчик // Економічні інновації: Зб. наук. пр. – Одеса : ІПРЕЕД НАН України, 2009. – Вип. 39. – С. 50–57.

2. Про Єдиний державний автоматизований реєстр осіб, які мають право на пільги: постанова Кабінету Міністрів України від 29 січня 2003 р. № 117 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/117-2003-п>

3. Гур'янова С. Р. Многокритериальный метод повышения эффективности работы транспорта / С. Р. Гур'янова. – М. : Транспорт, 1991. – 132 с.

4. Галиця І. Державне регулювання в умовах ринкових відносин / І. Галиця // Економіка України. – 2002. – № 6. – С. 52–58.

5. Григора М. Тенденції розвитку і логістичної інтеграції авіакомпаній України / М. Григора, О. Косарів // Економіка України. – 2003. – № 1. – С. 4–12.

*\* Павлюк Андрій Володимирович – аспірант Національної академії державного управління при Президентові України, помічник-консультант народного депутата України.*