

УДК 656. 338. 12
UDC 656. 338. 12

ПРОБЛЕМИ ПІЛЬГОВИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА МОЖЛИВІ ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ

Гурнак В.М., доктор економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Волинець Л.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, Volynec_3@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5064-2349

THE PROBLEMS OF PREFERENTIAL TRANSPORT AND POSSIBLE SOLUTIONS

Hurnak V.M., Ph.D., Economics (Dr.), National Transport University, Kyiv, Ukraine, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Volynets L.M., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, Volynec_3@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5064-2349

ПРОБЛЕМЫ ЛЬГОТНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ВОЗМОЖНЫЕ ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Гурнак В.Н., доктор экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Волинец Л.Н., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, Volynec_3@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Постановка проблеми. Економіко-політичні зміни останніх років, п'ятий рік війни з державою, котра раніше в усіх напрямках була партнером, як ніколи спонукають перевізників до пошуку ефективних рішень суто практичних завдань в управлінні складним і розгалуженим господарством залізничного, автомобільного та водного транспорту України [2]. Крім того, все частіше у соціумі й пресі обговорюються проблеми, спричинені масштабами неконтрольованої трудової міграції, як територією держави, так і поза її межами. Ще більшої актуальності набуває пошук шляхів зниження собівартості перевезень, не можна залишити поза увагою і той факт, що купівельна спроможність населення катастрофічно знижується, зростає кількість категорій пільговиків на міському, залізничному та автомобільному транспорті. Багаторічні спроби монетизації пільг для найбільш незахищених категорій населення поки що успіху не мали. Все це загалом негативно впливає на планування обсягів перевезень вантажів та пасажирів, насиченості напрямів та, відповідно, собівартості. Сьогодні наш пасажир безперечно відчуває наслідки реалізації нових проектів, спрямованих на технічне переозброєння залізниць, автотранспортних та авіаційних підприємств [1]. Крім того, радикальні політичні та економічні зміни, які відбулися в країнах Центральної та Східної Європи, справили політичний вплив на транспортну галузь. Пасажирські потоки в цілому також набули нових параметрів: впровадження біометричних паспортів, спрощення митних процедур при перетині кордонів, розвиток зеленого туризму, безвіз та інше.

Огляд публікацій. Різними стратегічно важливими питаннями розвитку транспортної системи держави займаються провідні вчені та фахівці, зокрема С. Панченко, Б. Асадов, С. Воронін, І. Зайцева, В. Шинкаренко, Ю. Шультмейстер, В. Семенова, Т. Воркут, Г. Ейтутіс, А. Базилук, О. Ложачевська, А. Гречан, О. Бакалінський, М. Мірошніченко, Ю. Бараш, О. Зоріна, Ю. Крук, В. Копитко, О. Котлубай, Б. Буркинський, Н. Колеснікова, М. Макаренко. Поряд з вантажними перевезеннями чільне місце займають питання транспортування пасажирів різними видами транспорту та шляхи вирішення існуючих проблем, зокрема оптимізація пільгових перевезень.

Мета статті полягає в тому, щоб визначити можливі напрями альтернативних варіантів до вирішення проблеми пільгових перевезень та удосконаленні системи пільг в Україні на різних видах транспорту.

Виклад основного матеріалу. Як відомо, Верховна Рада України 23 лютого 2012 р. 232-ма голосами (за необхідних 226) ухвалила Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» за № 4442-VI. Передбачено, що реформування залізничного транспорту України відбуватиметься в три етапи. На першому етапі (2012-2013 рр.) буде створена єдина державна акціонерна компанія, розподілені функції і відповідальність між перевізником та державою. На другому етапі (2013-2015 рр.) будуть утворені філії, структуровані за видами діяльності. На третьому етапі (2016-2019 рр.) – ліквідоване перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних і утворене господарське товариство у сфері пасажирських перевезень [7].

Нагадаємо, що тоді в період існування Державної адміністрації залізничного транспорту України багато фахівців та науковців, зокрема і один з авторів цієї публікації, звертали увагу на невизначеність майбутнього збиткових пасажирських перевезень. На наш погляд, до виділення або знайдення, можливо навіть з державного бюджету, реальних джерел фінансування покриття витрат на пасажирські перевезення, і особливо приміські, цей сектор діяльності не повинен підлягати реформуванню [5]. «Особливо це важливо у зв'язку з майбутньою ліквідацією перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажоперевезень» [6]. Тоді ще неодноразово ідеологи проведення корпоратизації «Укрзалізниці» стверджували, що ці питання будуть вирішуватись, в тому числі на основі використання досвіду польських та російських залізниць з цих питань. Проте час, що минув, це спростував. На підтвердження цього твердження нагадаємо, що в кінці травня 2018 року під час засідання Транспортного комітету Верховної Ради України відбулося бурхливе обговорення стану справ в ПАТ «Укрзалізниці», і її очільник Є. Кравцов дослівно заявив, що «необхідно переходити на механізми підтримки пасажирської галузі з боку держави. Щодо пасажирського рухомого складу, то залізничники сподіваються на підтримку держави, як це передбачено діючим Законом «Про залізничний транспорт», а стосовно регіональних перевезень – на участь з боку місцевих адміністрацій» [9,8].

Як показують статистичні дані третина громадян України, тобто 14млн. мешканців проживають у сільській місцевості. Причому значна кількість населення – це люди пенсійного віку, що мають пільги на проїзд в автобусах, якщо стан автодоріг дозволяє їх експлуатацію, або приміський електро- та дизель поїздами. Сотні мільйонів гривень за перевезення трамваями, троллейбусами, міськими автобусами, маршрутками, фунікулерами, метро, електричками пільгових категорій пасажирів уже традиційно майже не відшкодовуються транспортним підприємствам. Причому з кожним роком боргів стає більше, а обсягів відшкодувань все менше.

Розглянемо, які існують законодавчі підстави для компенсації за надані послуги транспорту пільговим категоріям населення. Наприклад, Законом України «Про залізничний транспорт» визначено, що для захисту інтересів окремих категорій громадян для пасажирських перевезень, зокрема і приміських, можуть передбачатися пільгові тарифи. Збитки залізничного транспорту загального користування від їх використання відшкодовується за рахунок державного або місцевих бюджетів залежно від того, яким органом прийнято рішення щодо введення відповідних пільг.

Відповідно до підпункту «г» пункту 3 ст. 91 Бюджетного кодексу України передбачено, що до видатків місцевих бюджетів, що можуть здійснюватися з усіх місцевих бюджетів, належать видатки на компенсаційні виплати за пільговий проїзд окремих категорій громадян на міському, залізничному і автомобільному транспорті.

Крім того, згідно зі ст. 7 Закону України «Про залізничний транспорт», відносини підприємств залізничного транспорту з місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування базуються на податковій і договірній основах відповідно до чинного законодавства України.

Проведена в останній період в державі децентралізація місцевої влади істотно погіршила ситуацію з відшкодування витрат транспортних підприємств за пільгові перевезення пасажирів. В столиці, обласних центрах та великих містах влада іде шляхом непопулярного підвищення тарифів на проїзд вагонами метрополітенів, трамваями, троллейбусами, фунікулерами, міськими автомаршрутками.

Зміна вартості проїзду в київському громадському транспорті після введення в 1996-му році в обіг гривні (таблиця 1).

Значно гірший стан з оплатою пільгових перевезень автобусами з невеликих прилеглих населених пунктів і особливо приміських залізничних перевезень електричками та дизель-потягами. Ще в 2015 році місцеві органи активно шукали гроші на повернення транспортникам боргів, звертались до Кабміну, Мінфіну, Верховної Ради України з проханням надати субвенцію на погашення, виділяли частку коштів з місцевого бюджету, винаходили інші фінансові джерела.

Таблиця 1 – Зміна вартості проїзду в київському громадському транспорті
Table 1 – Changing the cost of travel in Kiev public transport

Роки	1996 (вересень)	1996 (грудень)	2000	2015	2017	2018 (липень)
Наземний	20 к.	30 к.	50 к.	3 грн	4 грн	8 грн
Підземний	20 к.	30 к.	50 к.	4 грн	5 грн	8 грн

Значно гірший стан з оплатою пільгових перевезень автобусами з невеликих прилеглих населених пунктів і особливо приміських залізничних перевезень електричками та дизель-потягами. Ще в 2015 році місцеві органи активно шукали гроші на повернення транспортникам боргів, звертались до Кабміну, Мінфіну, Верховної Ради України з проханням надати субвенцію на погашення, виділяли частку коштів з місцевого бюджету, винаходили інші фінансові джерела.

На жаль, в 2017-2018 роках багато міських та районних рад відмовляються укладати угоди на компенсацію збитків від перевезень пасажирів пільгових категорій (це пенсіонери, ветерани та люди з обмеженими фізичними можливостями). Але давайте подивимось на ситуацію з іншого боку.

На наше переконання не варто покладати всі біди тільки на місцеву владу, фактично у нас немає системи обліку пільговиків та персоніфікованого обліку пенсіонерів. Тому дуже важко визначити, кому і скільки компенсувати за проїзд. Адже електричками користуються пасажирів різних районів і областей. Щоб не бути голослівними проаналізуємо, наприклад, маршрут електропоїзда Київ – Ніжин. Ним, крім київських пільговиків, користуються мешканці Броварського району Київської області, Бобровицького, Носівського та Ніжинського районів Чернігівської області.

Очільники залізничного транспорту тільки вимагають укладання угод на компенсацію витрат, але ніхто не може запропонувати методику та алгоритми визначення фінансових обсягів, адже тут взаємодіють різні адміністративно-територіальні одиниці. Багато пенсіонерів їздять крім того з інших прилеглих Козелецького, Прилуцького та інших районів. Аналогічну ситуацію можна спостерігати на маршрутах електро- та дизельпоїздів на кожній з шести регіональних філій ПАТ «Укрзалізниця». Аналогічна ситуація спостерігається на приміських автобусних перевезеннях.

На жаль, керівники місцевих органів все більше схиляються до думки, що центральна влада надасть субвенцію, а тоді ми з цієї субвенції будемо повертати автотранспортникам та залізниці їх витрати на перевезення пільговиків.

Яскравим прикладом підтвердження вищевикладеного може бути тяганина між Фастівською міською владою і Київською дирекцією залізничних перевезень в зв'язку з відмовою фастівчан укладати угоду про відшкодування витрат залізничникам на перевезення пільговиків в приміському сполученні у 2018 році.

Автобусні та залізничні перевезення в усьому світі забезпечують певну соціальну функцію. При цьому наприклад на тих маршрутах, де немає можливості встановити ринковий тариф, залізниця перевозить пасажирів за своєю ринковою вартістю, а різницю між ціною проїзду, що сплачує пасажир, і реальними витратами компенсує замовник перевезень. Теоретично ним можуть бути місцеві адміністрації, котрі зацікавлені у промисловому і/або туристичному розвитку регіону. Якщо точніше, замовником у кінцевому рахунку є роботодавець, але через місцеву владу, що керує регіоном. Адміністрація, отримуючи податки від розвитку виробництва, частиною своїх доходів ділиться, компенсуючи витрати залізниці. Тому першими державно-приватними маршрутами з такими взаємовідносинами в Європі є саме регіональні та приміські перевезення, що здійснюються приватними операторами.

Але в нашій країні реалії сьогодення зовсім інші у взаємовідносинах місцевої влади та транспортників. Наприклад, в Україні пасажирські перевезення є невід'ємною частиною фінансового обороту величезної залізничної компанії. Отже, їх ефективність, а також економічна доцільність окремих напрямків перевезень як маркетинговий або економічний інструмент відсутні.

Пасажирське господарство є сьогодні просто відрізанним шматком старої схеми перевезень Радянського Союзу і його збитковість зростає. У 2012 р. до Євро-2012 було впроваджено поїзди «Хюндай» - прогресивніше прискорене сполучення між центральними містами. Однак це не було підкріплено вузловою моделлю руху. Тобто не передбачалося регіональне та приміське сполучення, що доповнює її.

Це означає, що пасажирському господарству необхідна нова європейська модель побудови перевезень та їх оплати. Звичайно, найочевиднішим важелем впливу на ситуацію є підвищення вартості проїзду. Адже вона є неринковою та вимагає еволюційного підвищення. Але це повинно бути лише одним із елементів переходу до ринкового стану перевезень та відшкодування витрат транспортникам. Виходячи з викладеного, на наш погляд, зараз дуже важливим є: питання монетизації пільг, оскільки сьогодні велика кількість категорій громадян України користуються пільгами на проїзд залізничним, автобусним та міським транспортом.

Висновки. Цілком обґрунтовано можна стверджувати, що ситуація неконтрольована, нерегульована, ані з точки зору реєстрів пільговиків, ані за кількістю та квотами на їх поїздки. Зараз вже перший крок до монетизації пільг зроблено Урядом шляхом затвердження відповідної постанови. При механізмі його реалізації в ідеалі кожен пільговик повинен отримати певний економічно обґрунтований обсяг послуг з перевезення на рік, покритих державою. Це повинно забезпечити рівні права усіх видів транспорту щодо можливості перевезення пільговиків за рахунок монетизації допомоги від держави. Адже не кожному потрібен проїзд електричкою чи раз на рік поїздом далекого сполучення, який мають багато пільговиків. Є бажані здійснити за рахунок накопиченої пільги і переліт авіаційним транспортом.

Монетизація пільг на перевезення може нести і важливе соціальне навантаження – зрівняння отримання транспортних послуг пільговиками міст і сільської місцевості. Необхідно, щоб всі пільговики отримували однакові суми коштів, як це було зроблено в Казахстані при проведенні монетизації транспортних пільг з державного бюджету.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Волинець Л.М. Analysis and prospects of the development of a licensing system in the field of international road transport / І.О. Хоменко, Л.М. Волинець // Тези доповідей XIV міжнародної науково-практичної конференції «Сучасні тенденції інформаційно-технологічної, економічної і соціально-правової взаємодії в бізнесі» (25 квітня 2017 року). – Чернігів: ЧШБП МНТУ імені академіка Ю. Бугая, 2017. – С.41–42.
2. Волинець Л.М. Вплив політичних рішень на міжнародні перевезення України / Л.М. Волинець // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – 2015. – № 3 (33). – С. 70–74.
3. Волинець Л.М. Підвищення ефективності логістичних послуг на ринку міжнародних перевезень / Л.М. Волинець // Тези доповідей LXXIV наукової конференції професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету (17 травня 2018 року). – Київ.: НТУ, 2018. – С. 299.
4. Волинець Л.М. Удосконалення взаємодії різних видів транспорту в сучасних умовах / Л.М. Волинець, В.М. Гурнак, // Економіка та управління на транспорті. – 2018. – № 6. – С.100–106.
5. Гурнак В.М., Ананченко О.Є., Гурнак М.В. Проблемні питання, що потребують уточнень в процесі реформування. Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. – Вип. 25. – К.ДЕТУТ. 2013. – С. 94–101.
6. Гурнак В.М. Про деякі проблемні питання щодо реформування транспортної галузі. Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті». ЕКУЗТ – 2012, м. Судак, жовтень 2012. – С. 72–73.

7. Доповіді та матеріали Міжнародної науково-технічної конференції «Технології та інфраструктура транспорту», що проходила у стінах Українського державного університету залізничного транспорту // Міжнародна науково-технічна конференція «Технології та інфраструктура транспорту», 2018.

8. Матеріали Конференції для інвесторів «UZ: INVESTOR DAY 2018», Одеса, 30 травня 2018 р.

9. Медіацентр "Магістраль" ПАТ "Укрзалізниця [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://info.uz.ua>.

REFERENCES

1. Volynets L.M. & Khomenko I. O. Analiz stanu ta perspektyvy vdoskonalennia dozvilnoi systemy u sferi mizhnarodnykh perevezen [Analysis of the state and prospects of improvement of the permissive system in the field of international transportation].

2. Volynets L.M. (2015). Vplyv politychnykh rishen na mizhnarodni perevezennia Ukrainy [Influence policy decisions on international transportation] Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu. Seriya «Ekonomichni nauky». Naukovo-tekhnicnyi zbirnyk – The National Transport University Bulletin: A Scientific and Technical Journal, 33, 70-74 [in Ukrainian].

3. Volynets L.M. (2018). Pidvyshchennia efektyvnosti lohistychnykh posluh na rynku mizhnarodnykh perevezen [Increasing the efficiency of logistics services in the international transportation market] Proceedings `18: LXXIV naukova konferentsiia profesorsko-vykladatskoho skladu, aspirantiv, studentiv ta spivrobotnykiv vidokremlyenykh strukturnykh pidrozdiliv universytetu - LXXIV scientific conference of faculty, graduate students, students and employees of separate structural units of the university. (p. 299). Kiev: NTU [in Ukrainian].

4. Gurnak V.M. & Volynets L.M. (2018). Udoskonalennia vzaiemodii riznykh vydiv transportu v suchasnykh umovakh [Improvement of the interaction of different types of transport in modern conditions] Ekonomika ta upravlinnia na transporti - Economics and Transport Management, 6, [in Ukrainian].

5. Gurnak, V.M. & Ananchenko, O.Y. & Gurnak, M.V. (2013). Problemni pytannia, shcho potrebuut utochnen v protsesi reformuvannia [Problematic issues that need to be clarified during the reform process]. Proceedings from: Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho ekonomiko-tekhnologichnoho universytetu transportu – Collection of scientific works of the State economic-technological university of transport. (pp. 94–101). Kiev: DUIT [in Ukrainian].

6. Gurnak, V.M. (2012). Pro deiaki problemni pytannia shchodo reformuvannia transportnoi haluzi [On some problematic issues related to the reform of the transport industry]. Problemy ekonomiky i upravlinnia na zaliznychnomu transportu - Problems of Economics and Management in Railway Transport: Proceedings of the International Scientific and Practical Conference (pp. 72–73). Sudak: ECUZT [in Ukrainian].

7. (2018) Dopovidi ta materialy Mizhnarodnoi naukovo-tekhnicnoi konferentsii «Tekhnologii ta infrastruktura transportu», shcho prokhodyla u stinakh Ukrainskoho derzhavnoho universytetu zaliznychnoho transportu [Reports and materials of the International Scientific and Technical Conference "Technologies and Transport Infrastructure", held at the Ukrainian State University of Railway Transport] [in Ukrainian].

8. (2018) Materialy Konferentsii dlia investoriv – Materials of the Conference for Investors. «UZ: INVESTOR DAY 2018».

9. Mediatsentr "Mahistral" PAT "Ukrzaliznytsia [Media Center "Magistral" PJSC "Ukrzaliznytsya]. Retrieved from <https://info.uz.ua> [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Гурнак В.М. Проблеми пільгових перевезень та можливі шляхи їх вирішення / В.М. Гурнак, Л.М. Волинець // Економіка та управління на транспорті. – К.: НТУ, 2018. – Вип. 7.

В статті розглянуто основні проблеми системи пільг в Україні, досвід зарубіжних країн щодо реформування системи пільг. Запропоновано стратегічні пріоритети удосконалення системи пільг та можливі альтернативні варіанти до вирішення проблеми пільгових перевезень.

Об'єкт дослідження – системи пільг в Україні на різних видах транспорту.

Мета дослідження – полягає в тому, щоб визначити можливі напрями альтернативних варіантів до вирішення проблеми пільгових перевезень та удосконаленні системи пільг в Україні на різних видах транспорту.

Методи дослідження – методи економічного, системного та порівняльного аналізу.

На основі проведеного аналізу, було доведено, що державна підтримка соціально незахищених верств населення в Україні є одним із елементів соціальної політики, яка започаткована та реалізується керівництвом країни. Враховуючи сучасні тенденції розвитку держави, а також світовий досвід, запропоновано альтернативи, щодо оптимізації механізму соціальної підтримки з метою створення ефективнішої та дієвішої системи соціального захисту вразливих категорій громадян.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – запропонований системний підхід альтернативних варіантів до вирішення проблеми пільгових перевезень та запровадження даної системи є своєчасною масштабною підготовкою суспільства до сприйняття ним зазначених реформ і обов'язковість збереження принципу соціальної справедливості при отриманні певних благ усіма членами суспільства.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ, СИСТЕМА ПІЛЬГ, ПРАВО НА ПІЛЬГИ, НОРМИ СПОЖИВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ.

ABSTRACT

Hurnak V.M., Volynets L.M. The problems of preferential transport and possible solutions. Economics and management on transport. Kyiv. National Transport University. 2018. Vol. 7.

The article deals with the main problems of the system of privileges in Ukraine, the experience of foreign countries in reforming the system of privileges. The strategic priorities of improving the system of privileges and possible alternatives to the solution of the problem of privileged transportation are proposed.

Object of research – system of privileges in Ukraine on various types of transport.

The purpose of the study is to determine the possible directions of alternative options for solving the problem of preferential transportation and to improve the system of privileges in Ukraine on various modes of transport.

Methods of research – methods of economic, system and comparative analysis.

On the basis of the analysis, it was proved that the state support of the socially unprotected sections of the population in Ukraine is one of the elements of social policy, which was initiated and implemented by the leadership of the country. Taking into account the current trends of the state development, as well as world experience, alternatives have been proposed to optimize the mechanism of social support in order to create a more efficient and effective system of social protection of vulnerable categories of citizens.

Forecast assumptions about the development of the research object – the proposed system approach to alternative options to address the problem of preferential transportation and the introduction of this system is a timely large-scale preparation of society for the perception of these reforms and the obligation to preserve the principle of social justice in obtaining certain benefits by all members of society.

KEYWORDS: DIFFERENT TYPES OF TRANSPORT, SYSTEM OF BENEFITS, RIGHT TO BENEFITS, NORMS OF CONSUMPTION OF TRANSPORT SERVICES.

РЕФЕРАТ

Гурнак В.Н. Проблемы льготных перевозок и возможные пути их решения / В.Н. Гурнак, Л.Н. Вольнец // Экономика и управление на транспорте. – К.: НТУ, 2018. – Вып. 7.

В статье рассмотрены основные проблемы системы льгот в Украине, опыт зарубежных стран по реформированию системы льгот. Предложены стратегические приоритеты совершенствования системы льгот и возможные альтернативные варианты к решению проблемы льготных перевозок.

Объект исследования – системы льгот в Украине на разных видах транспорта.

Цель исследования – состоит в том, чтобы определить возможные направления альтернативных вариантов к решению проблемы льготных перевозок и совершенствовании системы льгот в Украине на разных видах транспорта.

Методы исследования – методы экономического, системного и сравнительного анализа.

На основе проведенного анализа было доказано, что государственная поддержка социально незащищенных слоев населения в Украине является одним из элементов социальной политики, основанная и реализуется руководством страны. Учитывая современные тенденции развития государства, а также мировой опыт, предложено альтернативы, по оптимизации механизма социальной поддержки с целью создания эффективной и действенной системы социальной защиты уязвимых категорий граждан.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования – предложенный системный подход альтернативных вариантов к решению проблемы льготных перевозок и внедрение данной системы является своевременной масштабной подготовкой общества к восприятию им указанных реформ и обязательность сохранения принципа социальной справедливости при получении определенных благ всеми членами общества.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: РАЗНЫЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА, СИСТЕМА ЛЬГОТ, ПРАВО НА ЛЬГОТЫ, НОРМЫ ПОТРЕБЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ.

АВТОРИ:

Гурнак Віталій Миколайович, доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри транспортного права та логістики, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 439, orcid.org/0000-0001-5029-4818.

Волинець Людмила Миколаївна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного права та логістики, e-mail: Voliniec_3@ukr.net, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, orcid.org/0000-0002-5064-2349.

AUTHOR:

Hurnak Vitalii M., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, professor, department of Transport Law and Logistic, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str., 1, of. 439, orcid.org/0000-0001-5029-4818.

Volynets Liudmyla M., Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor, department of Transport Law and Logistic, e-mail: Voliniec_3@ukr.net, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str., 1, orcid.org/0000-0002-5064-2349.

АВТОРЫ:

Гурнак Виталий Николаевич, доктор экономических наук, профессор, Национальный транспортный университет, профессор кафедры транспортного права и логистики, e-mail: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 439, orcid.org/0000-0001-5029-4818.

Волинец Людмила Николаевна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры транспортного права и логистики, e-mail: Voliniec_3@ukr.net, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, orcid.org/0000-0002-5064-2349.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Яновська В.П., доктор економічних наук, доцент, Державний університет інфраструктури та технологій, завідувач кафедри економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування, Київ, Україна.

REVIEWER:

Bazyliuk A.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, head, department of Finance, Accounting and Audit, Kyiv, Ukraine.

Yanovska V.P., Ph.D., Economics (Dr.), associate professor, State University of Infrastructure and Technologies, head, Department of Economics, Marketing and Business Administration, Kyiv, Ukraine.