

## **Методичні підходи до розрахунку адресної грошової компенсації на основі встановлення норм транспортної рухомості пільгових категорій населення**

*Обґрунтовано науково-практичні рекомендації щодо забезпечення соціально-економічної ефективності пасажирських перевезень шляхом монетизації транспортних пільг; обґрунтовано необхідність встановлення регіональних норм пільгового споживання транспортних послуг; запропоновано методику встановлення регіональних норм і нормативів споживання послуг пільгового проїзду як основи для розрахунку щомісячної адресної компенсації особам окремих категорій пільгового проїзду міським і приміським транспортом загального користування та видатків на це з місцевих бюджетів; обґрунтовано необхідність зменшення кількості осіб, які мають право на пільговий проїзд на основі запровадження граничного рівня доходу, що дає право на пільгу та надання транспортних пільг органами місцевої влади, виходячи з фінансових можливостей місцевих бюджетів.*

**Ключові слова:** міський і приміський транспорт, монетизація транспортних пільг, норми пільгового споживання транспортних послуг.

**Постановка проблеми.** Низкою нормативно-правових актів в Україні задекларована реформа системи соціальної допомоги та соціальних виплат, що покликана змінити механізм реалізації соціальних функцій – фінансування споживача, а не виробника; передбачає адресність і монетизацію пільг у вигляді щомісячної грошової компенсації «пільговику». З теоретичної точки зору такий підхід є достатньо обґрунтованим, оскільки, за визначенням [1], оптимізація соціальних видатків для уникнення їх розпорошення є основою сучасної парадигми розвитку економіки України. Проте до монетизації пільг Україна зможе перейти лише при вирішенні питань з обліком адресантів соціальної допомоги, з обліком пільг (оскільки транспортні пільги не обліковуються в Єдиному державному автоматизованому реєстрі осіб, які мають право на пільги) і визначенням норм споживання пільг, що досі в Україні не затверджені.

**Аналіз останніх досліджень.** Реформуванню системи пільг на транспорті України та вітчизняному і світовому досвіду державного фінансування громадського транспорту присвячено праці О. І. Амоші, М. Є. Кристопчука, А. М. Новікової, Я. Я. Назаренко, О. С. Філіпової, Ю. Б. Слободяник та інших учених. Попри значну кількість публікацій, питання методичних підходів до реформування системи пільг на транспорті не набули достатнього ступеня розробленості та впровадження.

**Мета статті** є розробка методичних підходів до розрахунку адресної грошової компенсації на основі встановлення норм транспортної рухомості пільгових категорій населення

**Виклад основного матеріалу.** Підприємства пасажирського автотранспорту, з одного боку, обмежені величиною регульованого органами місцевої влади (замовниками перевезень) тарифу, а з іншого, зобов'язані законом до надання безоплатних послуг у перевезеннях численних пільговиків, не мають коштів не лише на оновлення рухомого складу, але й на поточні потреби, про що свідчить їх збитковість і поява останніми роками у низці автотранспортних підприємств заборгованостей з оплати праці та зі сплати податків. У зв'язку з недосконалістю механізму компенсації пільгових перевезень і невідповідністю бюджетних ресурсів реальним обсягам пільгових перевезень, перевізникам відшкодовується лише незначна частина втрачених доходів – 15%-20% від фактичної суми втрат доходів від пільгових перевезень [2, с. 113]. У результаті фінансовий стан автотранспортної системи України різко погіршується, порушується регулярність

роботи пасажирського транспорту, знижується безпека та комфорт перевезень, зростає напруження у суспільстві.

Інші країни пострадянського простору скасували успадковану радянську систему пільг (країни Прибалтики) або реформували її, замінивши пільги грошовими виплатами та адресною допомогою (Молдова з 2000 р., Росія з 2005 р., Білорусь з 2007 р., Казахстан, Киргизстан). Надмірна тривалість (з 2002 р.) процесу підготовки до реформування системи пільг і компенсацій громадянам і відсутність розроблених і затверджених соціальних стандартів споживання послуг має низку негативних наслідків для України, одним з яких є значний занепад галузі пасажирських автомобільних перевезень.

Задекларована в Україні реформа системи соціальної допомоги та соціальних виплат передбачає зняття відповідальності за соціальні заходи держави з перевізників і полягає в адресному перерахування коштів кожному «пільговику» у вигляді щомісячної грошової компенсації у порядку та розмірах, визначених Кабінетом Міністрів України, якими особа зможе розрахуватися за отримані транспортні послуги на загальних підставах. Також для досягнення принципу справедливості розподілу суспільного продукту сума розміру грошової компенсації для всіх пільговиків передбачена однаковою, хоча вартість перевезення міським транспортом у різних населених пунктах відрізняється. Слід зауважити, що державні соціальні стандарти і нормативи (норми) щодо пільгового проїзду громадянам окремих категорій, які мали б бути основою для розрахунку видатків на соціальні цілі, формування на їх основі бюджетів усіх рівнів і міжбюджетних відносин в Україні досі не затверджені.

Враховуючи проведену в Україні децентралізацію системи транспортних пільг (згідно з Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України» [3], з 2016 р. забезпечення безоплатного проїзду у громадському транспорті для окремих категорій громадян залежить від рішень органів місцевої влади), норми (нормативи) щодо споживання окремими пільговими категоріями громадян послуг проїзду мали б бути регіональними.

Кожна система регіонального пасажирського транспорту становить сукупність взаємопов'язаних різних видів транспорту, які здійснюють перевезення пасажирів у межах та в умовах конкретного міста чи регіону, розмір і рівень розвитку транспортної інфраструктури якого має значення при визначенні транспортної рухомості населення і нормативу пільгового проїзду. Чисельність осіб, які мають право пільгового проїзду, як і мобільність пільгових категорій, дуже відрізняється по регіонах, про що свідчить результати дослідження рівня коефіцієнта співвідношення пасажирів, які оплачують проїзд, і тих, які не оплачують (табл. 1).

Регіональні нормативи (норми) користування транспортом на пільгових умовах пропонується встановити на основі коефіцієнта мобільності пільговиків, обчисленого за даними, передбаченими затвердженими і чинними регіональними

Таблиця 1

Коефіцієнти співвідношення пасажирів, які оплачують проїзд, і тих, які не оплачують, встановлені експертним методом шляхом обстеження пасажиропотоку вибіркового рейсів

Місто	Значення коефіцієнта співвідношення пасажирів, які не оплачують проїзд, і тих, які оплачують		Рік, джерело інформації
	Автотранспорт	Електротранспорт	
Львів	0,57*	–	2017, [ 4 ]
Луцьк	–	2,37	2016, [ 5 ]
Хмельницький	1,8*	1,86*	2016, [ 6 ]
Суми	2,3*	2,3*	2017, [ 7 с.3 ]
Кропивницький	–	4,3	2017, [ 8 ]

\* Обчислено авторами, як відношення загальної кількості пасажирів, які не оплачують до загальної кількості тих, які оплачують.

методиками розрахунку компенсації перевізникам за перевезення пільгових категорій населення, що впроваджуються місцевими органами влади у зв'язку з відсутністю в Україні державного обліку пільгових перевезень (переважна більшість яких базується на застосуванні коефіцієнтів співвідношення кількості пасажирів, які оплачують проїзд, і тих, які не оплачують).

Виплату компенсації перевізникам за перевезення пільгових категорій пасажирів здійснюють структурні підрозділи місцевих держадміністрацій і виконавчих рад, до компетенції яких належать питання праці та соціального захисту населення згідно з затвердженими рішеннями органів місцевої влади Порядком відшкодування компенсації за пільговий проїзд окремих категорій громадян автомобільним транспортом загального користування на міських і приміських маршрутах та укладених з перевізниками договорів. Розрахунок величини компенсації проводиться на основі поданих перевізниками даних про виконані умовно-розрахункові обсяги перевезень пільгових категорій громадян, здебільшого так: місячна сума втрат доходів перевізника від пільгових перевезень визначається як добуток розрахункової кількості поїздок перевезених «пільговиків» за місяць на затверджений тариф за 1 поїздку (у грн); розрахункова кількість поїздок перевезених пільговиків обчислюється як добуток чисельності перевезених пасажирів, що оплачують проїзд (ос.) на затверджений у місті (районі) коефіцієнт співвідношення пасажирів, які оплачують проїзд, і тих, які не оплачують; чисельність перевезених пасажирів, що оплачують проїзд (ос.) обчислюється шляхом діленням місячної виручки перевізника від перевезення пасажирів (у грн) на затверджений у місті (районі) тариф за 1 поїздку (у грн).

Затверджений коефіцієнт співвідношення кількості пільгових та платних пасажирів для кожного міста чи району обчислюється за допомогою вивчення пасажиропотоку експертним методом і значно відрізняється по регіонах (табл. 1).

Для визначення коефіцієнта співвідношення держадміністрації та міські ради формують експертні групи з питань обстеження пасажиропотоків на міських і приміських маршрутах, що складають з представників місцевих органів влади та представників перевізників. Експертні групи протягом одного / кількох днів проводять обстеження окремих рейсів вибіркового маршрутів, у результаті чого на підставі складених ними актів визначають коефіцієнт співвідношення чисельності перевезених осіб пільгової категорії до чисельності пасажирів, що оплачують вартість проїзду на загальних підставах. Обчислений таким чином середній коефіцієнт співвідношення стає основою для розрахунків компенсації всім перевізникам у відповідному місті чи районі (в окремих містах розрахунок коефіцієнта співвідношення проводиться за кожним маршрутом окремо для кожного перевізника). Аналіз практики розрахунку та затвердження органами місцевої влади коефіцієнта співвідношення показує, що частота розрахунку коефіцієнта співвідношення також є різною: 1 раз на рік; двічі на рік для періодів квітень – вересень та жовтень – березень, 1 раз на квартал.

Виходячи з наявних даних про експертно-визначений і затверджений коефіцієнт співвідношення та на основі фінансової звітності автотранспортних підприємств, органи місцевої влади можуть визначити фактичну мобільність пільгових категорій громадян у регіоні.

Щомісячну суму компенсації вартості пільг на безоплатний проїзд одній особі-пільговику з місцевого бюджету пропонується встановити на основі регіонального нормативу споживання пільгових послуг за проїзд. Регіональний норматив споживання пільгових послуг за проїзд ( $H_{\text{монетизації}}$ ) пропонується визначати як добуток регіональної норми споживання пільгових транспортних послуг ( $H_{\text{споживання}}$ ) на затверджений тариф. Відповідно, регіональний норматив споживання пільгових послуг за проїзд має переглядатися при зміні тарифу на пасажирські перевезення (тариф затверджується органами місцевої влади).

$$H_{\text{монетизації}} = H_{\text{споживання}} * T \quad (1)$$

$$N_{\text{споживання}} = K_{\text{мобільності пільговиків}}, \quad (2)$$

- де:  $N_{\text{монетизації}}$  – регіональний норматив споживання пільгових транспортних послуг, грн;
- $N_{\text{споживання}}$  – норма споживання пільгових транспортних послуг, оплачувана місцевим бюджетом кількість поїздок одного пільговика протягом місяця;
- $K_{\text{мобільності пільговиків}}$  – коефіцієнт мобільності пільговиків, фактична кількість поїздок одного «пільговика» протягом місяця;
- $T$  – місцевий тариф за перевезення у автобусному транспорті загального користування, грн за 1 поїздку.

Регіональну норму споживання пільгових транспортних послуг пропонується встановити на рівні фактичного коефіцієнта мобільності пільговиків  $K_{\text{мобільності пільговиків}}$ , який пропонується обчислити за такою формулою:

$$K_{\text{мобільності пільговиків}} = \frac{D}{T} * K_{\text{сп}}, \quad (3)$$

- де:  $K_{\text{мобільності пільговиків}}$  – коефіцієнт мобільності пільговиків, фактична кількість поїздок одного пільговика протягом місяця;
- $T$  – місцевий тариф за перевезення у автобусному транспорті загального користування, грн за 1 поїздку;
- $D$  – річна сума доходів перевізників, що здійснюють обслуговування міських і приміських пасажирських автобусних перевезень від здійснення пасажирських автобусних перевезень;
- $K_{\text{сп}}$  – коефіцієнт співвідношення безплатних і платних пасажирів, визначений експертним методом шляхом обстеження пасажиропотоків і затверджений місцевим органом влади (організатором пасажирських перевезень);
- $K_{\text{пільговиків}}$  – чисельність осіб пільгових категорій, які мають право на безплатний проїзд міським і приміським автомобільним транспортом загального призначення в місті (районі).

За відсутності офіційних даних про доходи перевізників м. Львова будемо виходити з наближеного підрахунку, за яким доходи перевізників у Львові за 2016 р. становлять 392465,5 тис. грн (чистий дохід від реалізації послуг найбільшого у м. Львові перевізника ЛК «АТП №1» у 2016 р. становить 56734 тис. грн [9], відповідно, дохід разом з ПДВ – 68080,8 тис. грн; тоді дохід від обслуговування одного маршруту становить 4004,75 тис. грн (68080,8 тис. грн / 17 маршрутів обслуговувало підприємство у 2016 р. [10]); дохід всіх 23 перевізників м. Львова від міських і приміських перевезень = дохід від обслуговування всіх 98 [11] маршрутів = 392465,5 тис. грн (4004,745 тис. грн \* 98)). Затверджений у Львові тариф становить 4 гривні (тариф затверджено з 01.06.2014 і змінено на 5 грн з 01.12.2017), отже чисельність перевезених пасажирів, які оплачують проїзд, становить 98116375 осіб (392465500 грн/4 грн). Тоді кількість переміщень пільгових пасажирів за рік (для розрахунку використовуємо коефіцієнт співвідношення з табл. 1) – 55926333,7 (98116375 \* 0,57). Виходячи з того, що у Львові претендують на пільговий проїзд 141,2 тис. осіб [12, с. 5], один пільговик здійснює 396 поїздок протягом року, або 33 поїздки протягом місяця. Сума адресної допомоги на компенсацію вартості пільгового проїзду одному пільговику в м. Львові має становити 132 грн (33\*4 грн) щомісяця. Відповідно, у бюджеті м. Львова на виплату адресної грошової допомоги всім категоріям пільговиків, які мають право пільгового проїзду, необхідно було б передбачити майже 224 млн грн (6% від доходів бюджету м. Львова), що є у майже 19 разів більше, ніж фактично затверджена сума коштів (12 млн грн [13]) на компенсаційні виплати на пільговий проїзд автомобільним транспортом окремих категорій громадян.

Тому наступною проблемою реалізації концепції монетизації пільг є необхідність визначення адресантів соціальної допомоги. Досвід країн-членів ЄС у наданні транспортних пільг передбачає, що пільги на проїзд забезпечуються шляхом адресної допомоги лише для мінімальної чисельності найбільш малозабезпечених і вразливих категорій населення, визначених рішеннями органів місцевої влади [14, с. 20]. Можливості місцевих бюджетів є обмеженими, тому чисельність пільговиків має бути обмежена на основі запровадження граничного рівня доходу, який дає право на пільгу, що має скоротити число осіб, які мають право на пільги, а транспортні пільги органи місцевої влади мають надавати виходячи з того, яку суму на фінансування пільгових перевезень місцевий бюджет може виділити.

Органи місцевої влади, володіючи інформацією зі звітів про фінансові результати (форма №2) перевізників, що здійснюють обслуговування міських і приміських пасажирських автобусних перевезень про дохід (виручку) від здійснення пасажирських автобусних перевезень (або даними про чисельність перевезених пасажирів – статистична звітність №51-авто (квартальна), або №31-авто (місячна)), зможуть більш точно розрахувати норми і нормативи споживання пільгових послуг. Для розрахунку доцільно використовувати значення коефіцієнта співвідношення за останні роки (2016-2017 рр.), оскільки у зв'язку із законодавчими змінами з 01.06.2015 сім категорій пільговиків втратили право на безкоштовний проїзд, а отже чисельність пільговиків дещо скоротилася і коефіцієнти співвідношення дещо знизилися, порівняно з коефіцієнтами минулих періодів.

**Висновки.** Запропонована методика визначення і встановлення регіональних норм і нормативів споживання послуг пільгового проїзду базується на використанні коефіцієнта мобільності пільговиків, обчисленого за даними про фактичні значення визначених експертним методом на основі вивчення пасажиропотоку коефіцієнтів співвідношення пільгових і платних пасажирів, що затверджені органами місцевої влади для визначення розміру компенсації перевізникам за перевезення пільгових категорій громадян. Обчислені на основі запропонованої методики норми на нормативи споживання послуг пільгового проїзду окремих категорій громадян мали б стати основою для розрахунку щомісячної адресної компенсації особам окремих категорій пільгового проїзду міським і приміським транспортом загального користування та видатків на це з місцевих бюджетів. Обмежені фінансові можливості місцевих бюджетів не дозволяють перевозити всіх пільговиків, яким надано це право, тому, виходячи з суми на фінансування пільгових перевезень, яку місцевий бюджет може виділити, органи місцевої влади мають обмежити чисельність пільговиків і пільгових категорій. Актуальною залишається проблема необхідності законодавчого надання органам місцевої влади виключного права на встановлення транспортних пільг, регіональних норм споживання транспортних пільг і визначення пільгових категорій. Також необхідна розробка та запровадження обов'язкової системи обліку спожитих транспортних пільг (електронні соціальні картки систем оплати проїзду / талонів (купонів) на пільговий проїзд, що видаються відділами соціального захисту населення / адресних готівкових виплат на компенсацію вартості проїзду).

#### Список використаних джерел

1. Шкварчук Л. О. Формування доктрини державного регулювання економіки під впливом економічних криз // *Демократичне врядування*. 2012. Вип. 9. Режим доступу: [http://www.lvivacademy.com/vidavnistvo\\_1/visnik9/zmist.html](http://www.lvivacademy.com/vidavnistvo_1/visnik9/zmist.html)
2. Слободяник Ю. Б. *Фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту в сучасних умовах*: монографія. Суми: УАБС НБУ, 2007. 162 с.
3. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України» від 24 грудня 2015 р. № 911-VIII. Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/911-19>
4. Результати проведення рейдових перевірок мобільними контрольними групами з участю працівників муніципальної дружини в автобусах на регулярних міських маршрутах м. Львова з 20.03.2017. до 30.03.2017 р. / Львівський обласний осередок Всеукраїнської асоціації перевізників України. 6 квітня 2017. Режим доступу: <https://loo-vaap.nethouse.ua/articles/tag/%D0%BF%D1%96%D0%BB%D1%8C%D0%B3%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D0%BA%D0%B8>

- У Луцьких троллейбусах їздитиме більше пільговиків // *Волинський інформаційний портал*. 02.11.2016. Режим доступу: <https://vip.volyn.ua/articles/u-luckyh-trolleybusah-yizdytyme-bilshe-pilgovyviv?page=0%2C1>
- Завершила роботу комісія з визначення коефіцієнта співвідношення при перевезенні пільгових та платних пасажирів на міських маршрутах загального користування // *Громадський транспорт Львова – SkyscraperCity*. 09.05.2016. Р. 87. Retrieved from <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=132561491>
- Звіт начальника відділу транспорту, зв'язку та телекомунікаційних послуг Сумської міської ради Яковенка С. В. про роботу за підсумками 9 місяців 2017 року / Сумська міська рада. 10.2017. Режим доступу: [https://www.google.com.ua/url?sa=t&rc=tj&q=&esrc=s&source=web&cd=70&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiErL2Z16zXAhWoNJoKHdotBnQ4PBAWCFQwCQ&url=https%3A%2F%2Fsmr.gov.ua%2Fimages%2Fdocuments%2FProekty%2FSesii%2F2017%2F11%2F03%2FProekt\\_VTZTKP\\_03-11.docx&usg=AOvVaw32-5Kx44ebSttjUG17loa](https://www.google.com.ua/url?sa=t&rc=tj&q=&esrc=s&source=web&cd=70&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiErL2Z16zXAhWoNJoKHdotBnQ4PBAWCFQwCQ&url=https%3A%2F%2Fsmr.gov.ua%2Fimages%2Fdocuments%2FProekty%2FSesii%2F2017%2F11%2F03%2FProekt_VTZTKP_03-11.docx&usg=AOvVaw32-5Kx44ebSttjUG17loa)
- У Кропивницькому порохували, що на одного платного пасажирів троллейбуса приходить 4,3 безплатних // *Дерокопивицький*. 21 березня 2017 р. Режим доступу: <https://kr.depo.ua/ukr/kr/2015/04/u-kropivnickomu-porohuvali-scho-na-odnogo-platnogo-pasazhira-trolleybusa-prihoditsya-4-3-bezplatnih-20170321540447>
- Звіт про фінансові результати за 2016 рік / Львівське комунальне автотранспортне підприємство №1, 2017. Режим доступу: [http://city-adm.lviv.ua/public-information/utilities/lk-atp-1/finansovi-dokumenty/2785/download?cf\\_id=36](http://city-adm.lviv.ua/public-information/utilities/lk-atp-1/finansovi-dokumenty/2785/download?cf_id=36)
- Львів вперше придбає 20 нових автобусів Ataman // *Zaxid.net*. 29 листопада 2016 р. Режим доступу: [https://zaxid.net/lvivske\\_atp1\\_vpershe\\_pridbaye\\_novi\\_avtobusi\\_ataman\\_za\\_mayzhe\\_37 mln\\_n1411014](https://zaxid.net/lvivske_atp1_vpershe_pridbaye_novi_avtobusi_ataman_za_mayzhe_37 mln_n1411014)
- Перевозчик ПАТ «АТП-14630» Львов. *EasyWay*. 2017. Режим доступу: <https://www.eway.in.ua/ua/cities/lviv/agencies/5>
- Звіт про роботу департаменту гуманітарної політики за 2016 рік / Львівська міська рада. 2017. Режим доступу: <http://city-adm.lviv.ua/public-information/departments/departament-humanitarnoi-polityky/zvity>
- Виконання міського бюджету м. Львова за 2016 рік / Львівська міська рада. 2017. Режим доступу: <http://city-adm.lviv.ua/public-information/budget/lviv/2016>
- Монетизація пільг: досвід інших країн та висновки для України (Policy Paper) / Європейський інформаційно-дослідницький центр. К., 2015. 32 с. Режим доступу: <http://radaprogram.org/infocenter/moneyzaciya-pilg-dosvid-inshyh-krayin-ta-vysnovky-dlya-ukrayiny>

#### References

- Shkvarchuk, L. O. (2012). Formuvannya doktryny derzhavnogo rehulyuvannya ekonomiky pid vplyvom ekonomichnyh kryz [Formation of Doctrine of state regulation of economics under the influence of economic recessions]. In *Demokratychny vryaduvannya [Democratic Governance]*: Vol. 9. Retrieved from [http://www.lvivacademy.com/vidavnitstvo\\_1/visnik9/zmist.html](http://www.lvivacademy.com/vidavnitstvo_1/visnik9/zmist.html) [in Ukrainian].
- Slobodyanyk, Yu. B. (2007). *Finansovy mehanizm funktsionuvannya pidpnyemstv avtotransportu v suchasnyh umovah [The financial mechanism of road passenger transport enterprises performance in the modern conditions]* (Monograph). Sumy: Ukrainian Academy of Banking NBU. [in Ukrainian].
- Supreme Council of Ukraine (2015). *Pro vnesennya zmin do deyakykh zakonodavchyh aktiv Ukrayiny [On Amendments to the Certain Legislative Acts of Ukraine]*. Law of Ukraine, adopted on 2015, December 24, № 911-VIII. Retrieved from <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/911-19>
- Lviv Office of Ukrainian Motor Transport Association (2017, April 6). Rezul'taty provedennya peydovyh perevirok mobil'nykh kontrol'nykh grupamy z uchastyu pratsivnykiv munitsypal'noyi druzhyny v avtobusah na regul'yarnykh mis'kykh marshrutah mista l'vova z 20.03.2017. do 30.03.2017r (2017) [The results of mobile control groups road inspections with the participation of the municipal squad workers on buses at regular urban routes in Lviv from 2017, March 20 to 2017, March 30]. Retrieved from <https://loo-vaap.nethouse.ua/articles/tag/%D0%BF%D1%96%D0%BB%D1%8C%D0%B3%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D0%BA%D0%B8> [in Ukrainian].
- Volyn information portal (2016, November 2). U Luts'kykh avtobusah yizdytyme bil'she pil'govyviv [More benefit recipients will go by trolleybuses in Luts'k]. Retrieved from <https://vip.volyn.ua/articles/u-luckyh-trolleybusah-yizdytyme-bilshe-pilgovyviv?page=0%2C1> [in Ukrainian].
- Zavershyla robotu komisiya z vyznachennya koefitsiyenta spivvidnoshennya pry perevezenni pil'govykh ta platnykh pasazhyriv na mis'kykh marshrutah zagal'nogo korystuvannya [The commission for determining the ratio factor for the transportation of privileged and toll passengers on public urban routes have finished its work] (2016, May 9). *Lviv Public Transport – SkyscraperCity*, p. 87. Retrieved from <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=132561491> [in Ukrainian].
- Sumy City Council (2017, October). Zvit nachal'nyka viddilu transportu, zv'yazku ta telekomunikatsiynykh poslug Sums'koyi mis'koyi rady Yakovenka S.V. pro robotu za pidsumkamy 9 misyatsiv 2017 roku [Report of the Head of the Department of Transport, Communication and Telecommunication Services of S.V.Yakovenko about the results of 9 months 2017]. Retrieved from [https://www.google.com.ua/url?sa=t&rc=tj&q=&esrc=s&source=web&cd=70&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiErL2Z16zXAhWoNJoKHdotBnQ4PBAWCFQwCQ&url=https%3A%2F%2Fsmr.gov.ua%2Fimages%2Fdocuments%2FProekty%2FSesii%2F2017%2F11%2F03%2FProekt\\_VTZTKP\\_03-11.docx&usg=AOvVaw32-5Kx44ebSttjUG17loa](https://www.google.com.ua/url?sa=t&rc=tj&q=&esrc=s&source=web&cd=70&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiErL2Z16zXAhWoNJoKHdotBnQ4PBAWCFQwCQ&url=https%3A%2F%2Fsmr.gov.ua%2Fimages%2Fdocuments%2FProekty%2FSesii%2F2017%2F11%2F03%2FProekt_VTZTKP_03-11.docx&usg=AOvVaw32-5Kx44ebSttjUG17loa) [in Ukrainian].

8. U Kropyvnyts'komu porahuvaly, shcho na odnogo platnogo pasazhyra trolleybusa pryhodyt'sya 4,3 bezplatnyh [They have calculated in Kropyvnytsky that there is 1 paid passenger for 4.3 privileged ones in trolleybuses] (2017, March 21). *Depokropyvnytskyi*. Retrieved from <https://kr.depo.ua/ukr/kr/2015/04/u-kropivnickomu-porahovali-scho-na-odnogo-platnogo-pasazhira-trolleybusa-prihoditsya-4-3-bezplatnih-20170321540447> [in Ukrainian].
9. Lviv Municipal Motor Transport Enterprise No. 1 (2017). Zvit pro finansovi rezul'taty za 2016 rik [Financial report for 2016]. Retrieved from [http://city-adm.lviv.ua/public-information/utilities/lk-atp-1/finansovi-dokumenty/2785/download?cf\\_id=36](http://city-adm.lviv.ua/public-information/utilities/lk-atp-1/finansovi-dokumenty/2785/download?cf_id=36) [in Ukrainian].
10. L'viv vpershe prydbaye 20 novykh avtobusiv Ataman [Lviv will buy 20 new Ataman buses for the first time] (2016, November 29). *Zaxid.net*. Retrieved from [https://zaxid.net/lvivske\\_atp1\\_vpershe\\_pridbaye\\_novi\\_avtobusi\\_ataman\\_za\\_mayzhe\\_37 mln\\_n1411014](https://zaxid.net/lvivske_atp1_vpershe_pridbaye_novi_avtobusi_ataman_za_mayzhe_37 mln_n1411014) [in Ukrainian].
11. Perevozchik PAT "ATP-14630" [The carrier PAT "ATP-14630"] (2017). *EasyWay*. Retrieved from <https://www.eway.in.ua/ua/cities/lviv/agencies/5>
12. Lviv City Council (2017). Zvit pro robotu departamentu gumanitarnoi polityky za 2016 rik [Report of the Department of Humanitarian Policy work for 2016]. Retrieved from <http://city-adm.lviv.ua/public-information/departments/departament-humanitarnoi-polityky/zvity> [in Ukrainian].
13. Lviv City Council (2017). Vykonannya mis'koho bjudzhetu mista L'vova za 2016 rik [Implementation of the Lviv city budget by 2016]. Retrieved from <http://city-adm.lviv.ua/public-information/budget/lviv/2016> [in Ukrainian].
14. Monetyzatsiya pil'g: dosvid inshyh krayin ta vysnovky dlya Ukrainy [Monetization of privileges: the experience of other countries and conclusions for Ukraine] (Policy Paper) (2015). Kyiv: European information and research center. Retrieved from <http://radaprogram.org/infocenter/monetyzatsiya-pilg-dosvid-inshyh-krayin-ta-vysnovky-dlya-ukrainy> [in Ukrainian].

**Yaroshevych N. B., Kondrat I. Yu., Lyvdar M. V. Methodological approaches to calculation of targeted monetary compensation on the basis of establishment of the transportation norms for citizens of privileged categories.**

*Theoretical and practical recommendations over maintenance of passenger traffic socio-economic efficiency by means of transport privileges monetization are substantiated; the analysis of the active mechanism of compensation calculation and payment to transportation companies for transportation of passengers of preferential categories is conducted; the fact that the quantity of persons, which have a right to preferential transportation as well as preferential categories' mobility is significantly different depending on region is revealed; the necessity to establish regional norms on preferential transportation services' consumption is grounded; the methodics of regional norms establishment on preferential transportation services' consumption is proposed, and it should become the basis for the calculation of monthly targeted compensation to individual categories of persons for their preferential transportation by municipal and commuter public transport, as well as of the local budgets expenditures for this purpose. The current state and modern development trends of the transportation by municipal and commuter public transport are established. The main problems of municipal and commuter public transport are determined. The analysis of methodics for determination of volumes for the preferential transportation services consumption and volumes for the preferential transportation services consumption in Ukraine is conducted. The proposed methodics for determination and establishment of regional norms for the preferential transportation services consumption is based on the benefit recipients' mobility coefficient, which is calculated on the basis of data on real values defined by experts method on the basis of examination of passenger flow and coefficients of preferential and paying passengers ratios, approved by the local authorities to determine the amount of compensation to transportation companies for transportation of citizens of privileged categories.*

**Keywords:** municipal and commuter transport, transport privilege' monetization, the norms of preferential transportation services' consumption.

*Ярошевич Наталя Богуславівна, кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри фінансів Національного університету «Львівська політехніка» (natalya.yaroshevych@gmail.com, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-3836-067X>).*

*Yaroshevych Natalya Bohuslavivna – Ph.D. (Econ.), Associate Professor of the Department of finance of the Lviv Polytechnic National University.*

*Кондрат Ірина Юріївна, кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри фінансів Національного університету «Львівська політехніка» (kondrat.iryua@gmail.com, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-7401-3128>).*

*Kondrat Iryna Yurivna – Ph.D. (Econ.), Associate Professor of the Department of finance of the Lviv Polytechnic National University.*

*Львдар Марта Василівна, кандидат економічних наук, доцент кафедри фінансів Національного університету «Львівська політехніка» (m.lvudar@gmail.com, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-1925-7781>).*

*Lyvdar Marta Vasylivna – Ph.D. (Econ.), Associate Professor of the Department of finance of the Lviv Polytechnic National University.*

Надійшло 06.12.2017 р.