

РЕФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ НАДАННЯ ПІЛЬГ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

В статті пропонується варіант реформування системи надання пільг на залізничному транспорті за принципом компенсації гарантій тільки найбільш не захищеному, в соціальному відношенні, населенню.

Ключові слова: пільгові категорії, пасажирський залізничний транспорт

Система надання пільг на залізничному транспорті потребує реформування, через застарілий принцип надання пільг, який не відповідає ринковим важелям ефективного функціонування пасажирських залізничних перевезень. Необхідність реформування системи надання пільг на залізничному транспорті обумовлено Стратегією упорядкування системи надання пільг окремим категоріям громадян до 2012 року [1], одним з основних завдань якої, є: надання пільг, компенсацій і гарантій лише найменш захищеним верствам населення, та особам, які мають заслуги перед Батьківщиною; та посилення адресності надання пільг.

Тому, необхідно розробити чіткий механізм реформування діючої системи надання пільг для користування проїздом на залізничному транспорті України, на пільгових умовах. Так, в даній статті пропонується **перший етап** реформування проїзду пільгових категорій пасажирів залізницями України:

Перегляд системи надання пільг для деяких категорій громадян за принципом надання пільг найменш незахищеним, у соціальному плані, верствам населення.

Так, надзвичайно важливо розмежувати та створити основну мету надання пільг на проїзд залізничним пасажирським транспортом. Метою повинно бути не охоплення якомога більшої кількості населення, а, насамперед, захист малозабезпечених громадян з різних причин: через особливий стан здоров'я (інваліди різних груп, через різні причини); допомога багатодітним сім'ям, які не в змозі підвищити рівень своїх доходів через опіку за дітьми; захист дітей, позбавлених батьківської опіки; допомога пенсіонерам, з низьким рівнем пенсії (близьким до мінімального) та ін.. В пострадянських країнах історично склалася необхідність заохочення працівників зі складними умовами праці заохочувати наданням пільг замість гідного високого рівня заробітної плати. Така система стосується і заохочення виконання особливих заслуг перед Батьківщиною, що, звичайно ж, не

знайшло підтримки у європейських країнах. Дійсно, механізм звільнення від оплати за користування якимсь благом в процесі життєдіяльності не є відповідним ринковому механізму, тому що економічна система світу побудована на споживанні та оплаті за це споживання, що надалі дає можливість формувати блага для наступного споживання. Інакше кажучи, і попит і пропозиція не можуть існувати в так званому віртуальному світі, між цими субстанціями повинна існувати ще одна одиниця, яка відображає та регулює відносини між економічними суб'єктами, що відображає покупну спроможність в наявному еквіваленті – гроші. А пільги не являються грошовою формою покупної спроможності ні населення ні держави, тому вони не може довго існувати та відображати інтереси жодної економічно розвиненої країни. Гроші повинні мати свою форму та повинні працювати, створюючи відповідні блага для кожної людини у малих масштабах, та для всієї країни – у великих. Тому існування нематеріальної субстанції грошового виміру, якою являється пільга, не являється дієвою, бо отримання та користування цим благом не спонукає до більш ефективного виробництва, несення більш сумлінної служби, виконання героїчних вчинків перед Вітчизною, пільга не є заохоченням, а лише вимушеною мірою, для того щоб відзначити заслуги таких людей. Практика надання пільг дієва в умовах командно – адміністративного устрою держави, а не в умовах ринкової економіки, тому що пільга не матеріальна одиниця, а саме – віртуальна. За надання пільг у механізмі ринкової економіки все одно повинен хтось платити, наприклад, не люди які отримують грошову винагороду за свою відвагу, чи відмінне несення служби, а держава, якій, звісно, історично не вистачає коштів, на покриття тих пільг, які вона надає.

Звичайно, в ситуації, коли держава повинна покривати витрати від користування пільгами, які сама ж призначила, в повній мірі, а не частково, більш дієва та ефективна система збіль-

шення заробітних плат за несення служби, або призначення грошових допомог, пенсій за особливі заслуги перед Батьківщиною, тобто перехід до адресності надання грошових але не допомог, а саме винагород. Такий механізм виявляється більш дієвим в умовах ринкової економіки, тому що відображає не тільки повагу та винагороду, а й стимул до виконання сумлінної праці. А й пропонує купувати більше, тобто збільшує грошовий оборот та покупну спроможність, тим самим збільшуючи попит, пропозицію та інші важливі для країни макро- та мікроекономічні показники країни.

Реформування умов проїзду пільгових категорій пасажирів залізницями України є необхідною пропозицією у переході до ринкової форми господарювання. Зважаючи багато факторів, таких як: тенденція зростання кількості перевезеного пільгового контингенту на фоні тенденції зменшення кількості перевезеного контингенту, скорочення субвенцій із року в рік, постійне недофінансування залізничної галузі, порушення законодавчої бази, з цього приводу, через постійний брак коштів у державному та місцевому бюджетах, існуючу кількість проблем, пов'язаних з нестатком коштів та порушенням правової бази, доцільно було б переглянути категорії пільговиків, яким надається пільги на проїзд у пасажирському залізничному транспорті у бік скорочення.

В такому разі, пропонуємо переглянути кількість категорій пільговиків з запропонованої Класифікації категорій пільгового контингенту на залізничному транспорті України [2].

До розгляду пропонуємо взяти таку категорію пільговиків за професійною ознакою: 3) Особи, які отримали верховний суспільно – значущий статус: суддів; депутатів ВР, депутатів АРК, депутати місцевих Рад (на території відповідної Ради), працівники прокуратури, колишніх народних депутатів, починаючи з двадцятого скликання ВР УРСР, народних депутатів, які вийшли на пенсію. Ця категорія ввійшла до переліку через суспільно – значущу функцію. Але зважаючи, на соціальну забезпеченість цієї верстви населення, та величини дефіциту коштів у бюджетах (хоча із Таблиці 1, бачимо, що саме по цій категорії пільговиків заборгованості щодо перевезень не має, тобто саме за перевезення цієї категорії субвенції перераховуються вчасно), на наш погляд, можна було б впровадити механізм відшкодування збитків народному депутату при оформленні відрядження, тобто своєрідної адресної допомоги, яка буде призначатися цій категорії піль-

говиків не через малозабезпеченість, а якщо поїздка носить важливий загальнодержавний характер, та має відповідне узгодження або розпорядження, але якщо поїздка носить приватний характер, вона має бути сплачена з власного рахунку.

Наступна категорія, яка пропонується до розгляду – категорія, яка має найбільш поважних статус – І. За особливо великі та значимі заслуги перед Батьківщиною – Герої України; Герої Радянського Союзу; Повні кавалери ордена Слави; Повні кавалери ордена трудової Слави; Особи, нагороджені чотирма і більше медалями «За відвагу»; Герої соціалістичної праці; особи з трудовими відзнаками – ветерани війни, ветерани праці, діти війни, жертви політичних та нацистських репресій, та реабілітовані жертви політичних та нацистських репресій; ветерани військової служби, ветерани органів внутрішніх справ. Тобто, категорій громадяни, яким присвоєна нагорода по життєво за особливо великі та державно-значимі події. Та за заслуги перед Батьківщиною.

Для цієї категорії потрібне запровадження адресної грошової винагороди від держави, що відповідає одному з завдань Стратегії [1].

Далі пропонується розглянути таку категорію пільговиків за наведеною Класифікацією [2]: II. За заслуги перед Батьківщиною. Категорія осіб, яким надано соціальний статус та підтримка у зв'язку з поважним віком, або втраченим здоров'ям через виконання службового завдання, або отримання інвалідності через травми на виробництві тощо. Згідно цієї категорії пільги отримують: пенсіонери за віком, інваліди, які отримали статус через отримання травми на виробництві, сім'ї загиблих військовослужбовців, та інших громадян, які постраждали у разі несення служби, сім'ї загиблих шахтарів, сім'ї громадян, осіб або померлих на виробництві, учасники бойових дій, інваліди війни, ліквідатори наслідків катастрофи на ЧАЕС.

Більш детально пропонується розглянути для реформування систему надання пільг пенсіонерам за віком, які мають право безкоштовного проїзду. Ця категорія громадян займає найбільшу питому вагу в категорії безкоштовних пільгових пасажирських перевезеннях на залізничному транспорті. Та є категорією, за пільгове перевезення якої взагалі немає компенсацій в жодному році за вивчений період (табл. 1). На залізничному транспорті законодавством враховується поважний вік людини у зв'язку з виходом на пенсію. Основними про-

блемами, які обумовлюють необхідність розгляду цієї категорії є [3]:

- демографічна ситуація – в Україні за даними 2010 року – 13,7 млн. пенсіонерів. Зараз на 98 пенсіонерів припадає 100 осіб, що сплачують єдиний соціальний внесок;

- відсутня належна диференціація пенсій в залежності від трудового стажу та страхових внесків. На сьогодні 1,5 млн. пенсіонерів отримують пенсії в межах одного прожиткового мінімуму, а в межах двох прожиткових мінімумів – 10,1 млн. пенсіонерів;

- значний розрив між розмірами пенсій жінок і чоловіків. Середній розмір пенсії за віком у жінок становить в середньому 993,09 гривні, у чоловіків – 1441,93 гривні;

- незбалансований бюджет Пенсійного фонду України/

Тобто є пенсіонери, які дійсно потребують допомоги з боку держави через складне матеріальне становище (так як отримують мінімальну пенсію), а є пенсіонери, які мають достатній рівень забезпечення і, тому, в підтримці держави, по забезпеченню пільгових перевезень, не потребують. Саме в цьому виявляється принцип підтримки завдяки наданню пільг найменш захищених верств населення, згідно Стратегії [1].

Також нинішнє законодавство враховує поважний вік пенсіонера, але не враховує стаж (хоча він у всіх пенсіонерів різний, адже є гро-

мадяни, які не працювали (за різних причин) протягом працездатного віку легалізовано ніде, або мають малий стаж роботи). Така ситуація урівнює тих громадян, які сумлінно працювали все життя, та тих які з тих чи інших не поважних причин, наприклад пияцтва, засудження та відбування покарання у місцях позбавлення волі, не працювали зовсім, що викликає зрозуміле обурення у народних масах. Звісно, це повинно мати відображення при підході до надання пільг на проїзд залізничним транспортом.

Таким чином, запропонований варіант реформування системи надання пільг на залізничному транспорті за принципом надання пільг тільки малозабезпеченим верствам населення, за соціальним статусом, відповідає завданням Стратегії [1]; знімає соціальну напругу у суспільстві через особистий підхід до кожного громадянина-претендента на отримання пільги на залізничному транспорті; надає змогу контролювати кількість отриманих пільг та ефективно розпоряджатись коштами, направленими на компенсації від пільгових залізничних перевезень. Також, запропонований варіант реформування надасть змогу більш ефективно контролювати кількість використаних пільгових поїздок службової направленості та ін.. Таким чином позитивно відобразиться на подальшому реформуванню залізничних перевезень.

Таблиця 1

Компенсації за пільгові та безкоштовні перевезення громадян по Південній залізниці з 2005 по 2010 рр.

№	Категорії громадян, яким надається пільга	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1	Інваліди ВВВ I,II,III груп , особи порівняні до них, супровідники	3076	3480	4464	5700	5232	3002
2	Постраждалі, ліквідатори, внаслідок катастрофи на ЧАЕС	159	23,9	16,8	14,9	23,7	26,9
3	Діти, потерпілі від ЧАЕС	0	0	0	0	0	0
4	Діти загиблих військовсл., працівників правоох. орг., шахтарів	0	0	0	0	0	0
5	Пенсіонери за віком, ветерани праці	0	0	0	0	0	0
6	Депутати ВР супровідники деп.-інв. I груп	22,6	46,7	71,5	44,5	86,7	118,3
7	Діти-сироти	0	0	0	0	0	0
8	Діти-інваліди всіх категорій	0	0	0	0	0	0
9	Студенти та учні ПТУ	5902	4856	5550	6680	6350	6230
10	Діти віком від 6...14 років (25 % скидки)	0	0	0	0	0	0

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Стратегія упорядкування системи надання пільг окремим категоріям громадян до 2012 р. [Електрон. ресурс] : Затв.: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 3 червня 2009 р. № 594-р. – Режим доступу: www.rada.gov.ua
2. Гулай, О. С. Удосконалення класифікації категорій пільгового контингенту на залізничному транспорті України [Текст] / О. С. Гулай // Вісник екон. транспорту і промисловості (збірн. наук.-практ. статей). – Х., 2012. – Вип. 36.
3. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про заходи щодо законодавчого забезпечення реформування пенсійної системи» [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: www.profiwins.com.ua/ru/legislation/project/1405.html

Надійшла до редколегії 02.11.2011.
Прийнята до друку 14.11.2011.

О. С. ГУЛАЙ

РЕФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ЛЬГОТ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

В статье предлагается вариант реформирования системы предоставления льгот на железнодорожном транспорте по принципу компенсаций гарантий только наиболее незащищенному в социальном отношении населению.

Ключевые слова: льготные категории, пассажирский железнодорожный транспорт

O. S. GULAY

REFORMING THE PROVISION OF BENEFITS ON RAILWAYS

In the article the variant of reforming of system of granting of privileges on a railway transport by principle of indemnification of guarantees only to the most unprotected, in the social sense, population is offered.

Keywords: preferential categories, passenger railway transport