

Ткач Т.А. аспірант ДУТ, м. Київ
ORCID: 0000-0001-5654-4793

Tkach T. PhD student of the Department of Public Policy and Administration, Institute of Information Security, State University of Telecommunications, Kyiv

**ПУБЛІЧНА ПОЛІТИКА У СФЕРІ СОЦІАЛЬНО ЗНАЧУЩИХ
ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ У ЄВРОСЮЗІ ТА В УКРАЇНІ: РЕТРО-
СПЕКТИВНИЙ АНАЛІЗ**

PUBLIC POLICY IN THE FIELD OF SOCIALLY IMPORTANT TRANSPORTATION SERVICES IN EUROPE AND UKRAINE: A RETROSPECTIVE ANALYSIS

Проаналізовано процес формування публічної політики щодо надання соціально значущих транспортних послуг у країнах ЄС та Україні в ретроспективі. Встановлено, що функціонування різних політичних та економічних систем в ЄС та Україні мало визначальну роль для формування і становлення політики соціального транспортного обслуговування населення. Окреслено коло проблем, що виникли у процесі формування модерної транспортної політики соціальної турботи в Україні, як наслідок функціонування радянської патерналістської системи соціальної рівності. Проаналізовано та узагальнено підходи до формування політики надання соціально значущих транспортних послуг у країнах-членах ЄС, що дозволить визначити основу для змін підходів у формуванні публічної політики у сфері соціального транспортного обслуговування в Україні.

Ключові слова: *політична, економічна система, публічна політика, соціально значущі транспортні послуги, радянська система соціального забезпечення, транспортні пільги, соціальна транспортна політика Європи.*

The process of forming a public policy on the provision of socially important transport services in the EU and Ukraine in retrospect are analyzed. It has been established that the functioning of different political and economic systems in the EU and Ukraine played a decisive role in the formation and development of social transport policy. The range of problems that arose in the process of forming a modern transport policy of social care in Ukraine as a consequence of the functioning of the Soviet paternalistic system of social equality is outlined. The approaches to the formation of policies for the provision of socially important transport services in the EU member states are analyzed and summarized, which will allow to determine the basis for changes in approaches to the formation of public policy in the field of social transport services in Ukraine.

Keywords: *political, economic system, public policy, socially important transport*

Постановка проблеми. Вироблення політики будь-якої держави відбувається в процесі формування, становлення та розвитку її політичної системи. Залежно від типу політичної системи визначаються базові цінності політичного режиму, на задоволення яких спрямовується визначений набір механізмів та інструментів політики, залучаються до впровадження відповідні інститути, розробляються та впроваджуються відповідні інституції.

Політичний режим відображає характер взаємовідносин суспільства та держави. Одним із найскладніших політичних режимів вважається демократичний, оскільки він означає наявність та ефективну реалізацію суспільного діалогу між розвинутим громадянським суспільством і державою. Саме при демократичному політичному режимі забезпечується високий ступінь участі громадян у різних сферах життя суспільства, залучення їх до управління державними справами, здійснення соціального контролю за виконання умов суспільного договору на основі принципу верховенства права.

Найпростішим є тоталітарний режим, де суспільство, перебуваючи в повному ціннісному та інституційному вакуумі, повністю усунуте від державних справ і є «споживачем» благ, наданих правлячою верхівкою.

Формування соціальної політики в межах предмету нашого дослідження країн Євросоюзу відбувалось під впливом ціннісних засад демократичного режиму, сформованих у Маастрихтських та Копенгагенських критеріях конвергентності [3], у той час як формування соціальної політики України й досі відбувається з позицій патерналістської турботи, що характерно для авторитарних та тоталітарних політичних режимів організації публічної влади.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання удосконалення політики у сфері надання соціально значущих транспортних послуг останнім часом набуло широкої актуальності. Однак українськими науковцями не достатньо уваги приділено аспектам формування політики соціального транспортного обслуговування населення, а фундаментальні дослідження з цього питання не проводились.

Дослідженнями соціальної політики у її історичному вимірі займалися А.О. Ярошенко, Т.В. Семигіна, Н.В. Сухицька. Проблеми становлення соціальної політики в трансформаційний період досліджували Г.С. Лопушняк, О.В. Макарова, К.М. Ніколаєць. Проблема контролю за соціальними пільгами присвятили свої дослідження такі науковці як В.Б. Авер'янов, О.Ф. Андрійко, В.Г. Афанасьєв, Д.М. Бахрах, Ю.П. Битяк, В.М. Гаращук, І.П. Голосніченко, Б.М. Лазарєв, В.Й. Развадовський, А.О. Селіванов, Ю.О. Тихомиров, Р.Й. Халфіна, В.В. Цветков, В.Є. Чіркін, Ю.С. Шемшученко, К.В. Шоріна та ін.

З моменту становлення незалежності України (1991 р.) державна

політика пільгового транспортного обслуговування не зазнала трансформацій та залишається на позиціях патерналістського підходу, який був притаманний тоталітарному радянському режимові. У наукових кругах часто дискутують з приводу необхідності заміни комуністичних підходів до формування соціальної транспортної політики європейськими. Але зважитись на цей соціально «непопулярний» крок політики все ще не можуть.

Виділення невирішених проблем. Разом з тим становлення сучасної демократичної України не можливе без формування нової системи цінностей, здатних запровадити справедливу політику соціальної турботи. Декларування демократичних засад функціонування держави на найвищому, конституційному, рівні не достатньо для того, щоб говорити про Україну як про демократичну державу. Необхідно сформувати систему підходів, методів, засобів та інструментарію, здатних у комплексі ефективно реалізувати демократичні цінності на основі принципу верховенства права. У межах нашого дослідження для усвідомлення подальших кроків розвитку соціальної транспортної політики необхідно з'ясувати етапи її становлення та функціонування як в Україні, так й у країнах Євросоюзу, визначивши її можливі імплементаційні напрями для України.

Постановка завдання. Завданням цієї статті є проведення порівняльного аналізу політики надання соціально значущих транспортних послуг під впливом різних політико-економічних систем, що існували у ХХ ст. в Євросоюзі та Україні, а також виявлення блокуючих політико-економічних факторів вироблення нових підходів до формування нової соціальної транспортної політики у процесі демократизації українського суспільства.

Виклад основного матеріалу. Соціальна політика в СРСР залежала від двох провідних факторів — ідеології та економіки. У соціальній політиці соціалістична ідеологія виражалася насамперед у патерналізмі, декларування підкреслено скромних потреб кожного її громадянина (за виключенням партійної еліти), державної монополії в сфері соціальних послуг, чіткому контролю доходів населення з боку держави. Населення було впевнене, що всі соціальні проблеми зобов'язана вирішувати держава (в багатьох випадках, особливо у старших поколінь, такого роду патерналізм поєднувався з ударною роботою і політичною благонадійністю).

Мета соціальної політики полягала у зростанні народного добробуту, яке, в свою чергу, було одним з напрямків досягнення етапу розвиненого соціалізму. При цьому витрати на соціальну політику в СРСР були одними з найнижчих серед розвинених країн — близько 14 % [1].

Ідея радянської моделі соціального забезпечення та її ключові принципи, що виникли на хвилі революційної ейфорії, призвели до формування тоталітарної політики «воєнного комунізму» [3], де пріоритет мав розвиток оборонної та інших галузей промисловості, а для соціальної політики діяв залишковий принцип фінансування. На першому етапі становлення соціаль-

ної політики СРСР для утримання партійних функціонерів задіювався увесь арсенал можливих способів соціального захисту: грошові виплати, натуральні роздачі, харчування в спеціальних їдальнях, безкоштовне користування житлом, електрикою, телефоном, транспортом тощо. Не забували партійці дбати й про свою сім'ю. Так пільгами користувались й члени сім'ї партпрацівників різних рівнів. Як зазначає А.Ю. Твардовський «партія більшовиків, керуючись класовою теорією диктатури пролетаріату, ... не скупилася на соціальні обіцянки для тих верств населення, що становили їхню соціальну опору у боротьбі за владу... Найголовнішим їх завданням було не стільки проведення реформування соціального захисту, скільки бажання продемонструвати готовність здійснювати такі реформи, адже із самого початку після захоплення влади, увага партії та радянської держави була спрямована на її утримання.» [3].

Період становлення тоталітарного режиму в радянській Україні ознаменований відсутністю реального матеріально-фінансового забезпечення: радянська система соціального забезпечення не могла забезпечити реальну соціальну підтримку навіть визначеним категоріям партійної еліти та військовослужбовцям. Однак це не стосувалось транспортно-забезпечення, оскільки такі пільги не мали вираженого економічного ефекту та не потребували додаткового фінансування ані за рахунок союзного бюджету, ані за рахунок підприємств.

Як зазначають науковці, тоталітарний режим супроводжується таким явищем як популізм [3]. Особливого прояву він досяг у повоєнний період, коли в математичній прогресії зростає кількість ветеранів Великої вітчизняної війни та інвалідів. До речі, ця тенденція збережеться й для наступних етапів розвитку політичного режиму в СРСР в цілому та радянській Україні зокрема (мова йде про ветеранів Афганської війни та ліквідаторів аварії на ЧАЕС). Декларуючи соціальну турботу про зазначені категорії населення партійна еліт по-перше, намагалась перевести акценти з власних пільг, а по-друге, утвердитися у соціумі як «справедлива піклувальниця».

Загалом усіх суб'єктів соціальних пільг радянського періоду можна розділити на дві категорії:

- 1) опора радянської влади - партійна еліта та військовослужбовці;
- 2) ті, хто допомагав формувати позитивний імідж режиму.

У західних країнах особливу роль у створенні соціальної держави відіграв «план Беверіджа» 1943 р., що розглядався як основа для нового соціального діалогу, необхідність у якому виникла в процесі еволюції ліберальних режимів державного управління. План подавався його автором як частина «всеохоплюючої політики соціального прогресу» та передбачав нову організацію всієї системи соціального забезпечення для всіх громадян держави через економічну складову – гарантію єдиного національного середнього доходу, котрого не вистачало на скромне підтримання життя. Яд-

ром такого плану був тісний зв'язок соціальної політики з державною економічною політикою, спрямовану на повну зайнятість населення [2].

1950-60 рр. ознаменувались започаткуванням процесу створення Єдиної Європи, як політичного союзу, для якого притаманні спільні демократичні цінності. Формування спільного соціального простору Європейського Економічного Співтовариства (ЄЕС) почалось з відображення соціальних гарантій у Договорі про його утворення [5].

Поглиблення інтеграційних процесів всередині Європи потребувало формування нових засад розвитку спільних аспектів ринку праці та вироблення спільних стандартів соціальної політики. Об'єднуючим елементом зазначених двох складових став транспорт, головна функція якого полягала у створенні логістичних зв'язків для вільного функціонування ринку праці.

Справедливо стверджувати, що започаткування політики соціального транспортного забезпечення бере початок від Регламенту Ради (ЄЕС) № 1191/69 від 26 червня 1969 р. про дії держав-членів щодо зобов'язань, притаманних концепції громадського транспорту залізничним, автомобільним та внутрішнім водним транспортом [5], яким визначалась концепція формування нової публічної політики щодо надання державами-членами соціально значущих транспортних послуг (PSO) як обтяженого зобов'язання кожного члена ЄЕС. Так впроваджувальний підхід передбачав:

1) що PSO за своїм змістом не є державними (адміністративними послугами), а, отже, справедливо їх на більш пізніх трансформаційних етапах віднесено до публічних послуг загального економічного інтересу;

2) реалізацію принципу адекватності PSO, який виражався через необхідність врахування суспільних інтересів у мобільності; альтернативність видів транспорту, котрі залучалися державою для їх надання; визначення рівня державно регульованих тарифів (тобто тарифів встановлених або затверджених будь-яким державним органом, які суперечать комерційним інтересам транспортного підприємства і стали результатом введення спеціальних тарифних положень) та умов залучення до надання суспільно значущих послуг;

3) закріплення принципу гарантованої компенсаторності та механізмів суспільного контролю за його дотриманням;

4) закріплення принципу якості надаваних послуг та контролю за їх дотриманням.

Відображенням послідовної демократичної політики створення єдиної соціальної європейської політики, яка б забезпечувала «формування внутрішнього ринку (простору без внутрішніх кордонів, в якому існує вільний рух товарів, людей, послуг та капіталу)» [7], пов'язують з укладенням Єдиного європейського акта 1986 р.

Остаточне оформлення ЄС відбулось у 1992 р. підписанням Договору про ЄС [8]. Однак сам Договір не містив поняття послуг загального еко-

номічного інтересу (PSO), що чинило перепони у виконанні місії усунення перешкод для вільного руху товарів, послуг, людей і капіталу.

У 1996 р. відбувся перегляд Договору про ЄС, в результаті якого до нього включили таке поняття як PSO (стаття 16), визнавши фундаментальний характер цінностей, що лежать в основі таких послуг і необхідність того, щоб «...Співтовариство брало до уваги їхню функцію під час розроблення та реалізації всієї своєї політики, відносячи її до числа принципів Договору.» [10].

У 2000 р. Єврокомісія доповнила наведені вище принципи надання соціально значущих транспортних послуг новими, які стосувались, насамперед, порядку денного формування відповідальної соціальної політики на відповідному місцевому, регіональному або національному рівні й забезпечували повну прозорість у визначенні завдань надання PSO та способів їх виконання. Так, додатково було виділено принципи:

- нейтральності щодо державної або приватної власності компаній;
- свободи держав-членів у визначенні послуги, що становлять спільний інтерес, за умови контролю за явними помилками;
- пропорційності, що вимагає, щоб обмеження конкуренції та обмеження свобод єдиного ринку не перевищували того, що необхідно для забезпечення ефективного виконання місії [10].

У межах нашого дослідження акцентуємо увагу на системі публічних інститутів, що формують соціальну політику ЄС, щоб зрозуміти важливість демократизації суспільних відносин та їх позитивний ефект під час реалізації демократичних свобод.

Соціальна система в ЄС складається з двох рівнів: наднаціонального рівня (Єврокомісія, Європарламент) та національного рівня. До функцій соціальної політики на національному рівні відноситься вирішення питань забезпечення вироблення політик щодо врегулювання питань колективних соціальних потреб як то охорона здоров'я, захист навколишнього середовища, освіта, соціальний захист тощо. Однак, з орбіти національного рівня державного регулювання виключено соціально значущі послуги або послуги загального економічного інтересу (PSO).

Діяльність наднаціональних надбудов пов'язана у першу чергу з формуванням єдиного європейського ринку (нами вже зазначалось на формуванні політики вільного переміщення людей, товарів та послуг). Саме через це на наднаціональному рівні Єврокомісія прийняла два рамкових документи – Транспортну Білу книгу ЄС, що започатковує формування соціальної транспортної політики як окремого напрямку публічної політики [4] та Зелену книгу ЄС щодо надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес [9], яка визначає необхідність впровадження контрольованих процесів лібералізації ринків PSO.

Отже, Співтовариство, залишаючи досить широку автономію у вирішенні питань PSO, на наднаціональному рівні сформулово рамкову си-

стему надання суспільно значущих транспортних послуг.

Подальший розвиток соціальної транспортної політики в Євросоюзі пов'язують з реалізацією Третього пакету реформ (2007 р.), коли регламенти ЄЕС було переопрацьовано з урахуванням нової парадигми розвитку європейської спільноти та трансформовано в Регламент №1370/2007 Європейського парламенту та ради від 23 жовтня 2007 р. про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами, що скасовує Регламенти (ЄЕС) №1191/69 і (ЄЕС) №1107/70 Ради [11], яким закріплено поняття публічних послуг загального економічного інтересу, що в цілому відображає їх сутність – досягнення справедливого балансу між всіма учасниками перевізного процесу (адміністраціями країни, надавачами, отримувачами та соціумом в цілому).

Виходячи з необхідності реалізації концепції побудови «сервісної» держави, країни ЄС дотримуються принципу побудови комплексних транспортних систем, здатних забезпечити належну якість транспортного обслуговування населення певної соціальної території, а також підтримки конкурентоспроможності громадського транспорту по відношенню до індивідуального. При цьому вирішальними критеріями привабливості інтегрованої системи є: час, ціна, комфорт, надійність та безпека (у т.ч. екологічна).

Контроль за виконанням критеріїв привабливості здійснюється через систему європейських стандартів (наприклад, DIN EN 15140 Public passenger transport – Basic requirements and recommendations for systems that measure delivered service quality та соціальних транспортних послуг DIN EN 13816 Public passenger transport – Service quality definition, targeting and measurement), на виконання яких науковими установами Євросоюзу розробляються керівні документи, метою яких є формування уніфіковано розуміння та впровадження публічної політики у сфері забезпечення соціально значущими транспортними послугами.

Що ж до трансформацій політики надання соціально значущих транспортних послуг в Україні, варто зацентувати увагу на тому, що система пільг в Україні, що виникла ще в період її перебування у складі Радянського Союзу, розцінювалася у певної частини населення як свого роду привілей, який надавав особливий статус окремим категоріям громадян, які мали певні заслуги перед країною чи займали високі посади в суспільстві. До таких категорій відносились члени партії, військовослужбовці, депутати рад, працівники органів прокуратури, органів внутрішніх справ, дружинники під час чергування; листоноші (за наявності сумки); шофери та кондуктори тощо.

Надання транспортних пільг відкривало можливості значно покращити добробут «привілейованих» верст населення, підтверджуючи тим самим їх високий соціальний статус, і жодним чином не залежало від рівня добробуту чи соціальної захищеності їх отримувачів, виступаючи інструментом більш широкої диверсифікації суспільства [6, с. 21], що реалізо-

вувався не за рахунок коштів союзного бюджету.

Початок 1990-х рр. ознаменувався різкими політичними змінами в Україні та падінням життєвого рівня населення країни, що спонукало державу до пошуку нових засобів захисту найбільш уразливих верств населення. Таким засобом стало надання пільг цим категоріям [12, с. 22]. Варто зауважити, що вся вартість обслуговування системи соціальних пільг була перенесена з підприємств на державний бюджет та за різними підрахунками становила до 2/3 його розміру.

Найпоширенішим видом багаторазових пільг у трансформаційний період становлення України стала пільга на проїзд у міському пасажирському і приміському транспорті. Майже кожна третя особа в країні мала право на пільговий проїзд у міському та приміському транспорті. На пільговий проїзд у міжміському транспорті мали право 12,9% населення [13, с. 105]. Поряд з цим продовжувала своє функціонування система транспортних пільг на міжобласних та міжнародних маршрутах.

Під час переходу до ринкових механізмів регулювання та товарно-грошових відносин система пільг втратила роль, котру відігравала в радянській тоталітарний період і почала використовуватись як класичний елемент системи соціального захисту економічно слабкого населення демократичних суспільств, що у подальшому набув масового поширення на інші сфери життя суспільства.

Паралельно із системою соціальних пільг почав розвиватись й інший елемент соціального захисту населення – соціальна допомога.

Сукупність означених елементів соціального захисту населення – соціальні пільги та соціальна допомога протягом 90-х рр. збільшили економічне навантаження на державні фінанси, що призвело до викривлення національної економічної політики і кардинально змінило зміст соціальних пільг. Однак уряд країни все ще не готовий був відмовитись від соціальних пільг у силу того, що з одного боку більшість населення сприймало їх як систему заохочень або винагороди за певні заслуги, т. зв. визнання особливих заслуг; а тому позбавлення пільг означало спробу примусового позбавлення визнаних заслуг; а з іншого – політичні еліти втрачали засоби маніпуляцій у передвиборчих кампаніях.

Соціально значущі транспортні послуги в трансформаційний період продовжували відігравати роль популістичних заходів просування демократичних ідей розвитку суспільства. Саме цим пояснюється досить тривале застосування транспортних пільг, що як рудимент радянської епохи існує й до тепер. До прикладу, депутат місцевої ради користується на території відповідної ради правом безоплатного проїзду на залізничному, автомобільному і водному транспорті незалежно від форми власності, а також на всіх видах міського пасажирського транспорту (за винятком таксі). У разі, якщо вся територія відповідної ради знаходиться у межах населеного пункту, то

право безоплатного проїзду депутата місцевої ради поширюється на всю територію населеного пункту [14]. До 2002 р. право безоплатного проїзду реалізовувалось шляхом пред'явлення посвідчення депутата та не передбачало придбання проїзного квитка, талона чи жетона.

У 2004 р. відбувається ряд політичних змін, що призводять до зміни орієнтирів країни: вперше на програмному рівні – Загальнонаціональній програмі адаптації законодавства України до законодавства ЄС [15] закріплюється необхідність відповідності Маастрихтським та Копенгагенським критеріям конвергенції. Однак тема надання PSO не була оцінена як потенційно небезпечна в соціально-економічному плані та залишена поза увагою.

Висновки. Як показано у дослідженні, ЄС та Україна пройшли різні шляхи до формування політики PSO, що обумовлюються різними політичними режимами та економічними системами, а відтак мають і різні підходи щодо формування соціальної транспортної політики. ЄС намагався впровадити механізми врівноваження соціально-економічних інтересів всіх прошарків суспільства, вивівши цей процес на наднаціональний рівень та уклавши справедливий суспільний договір, що обґрунтовувався економічною доцільністю, соціальною відповідальністю та демократичними свободами. Україна ж продовжує функціонувати в трансформаційному політичному режимі, застосовуючи методи та інструменти регулювання соціально значущих транспортних послуг, притаманних тоталітарному режиму.

Варто зауважити, що незважаючи на неймовірну непопулярність демократизації соціально значущих транспортних послуг, в умовах сьогодення українське «ноу-хау»: застосування тоталітарних механізмів регулювання суспільних відносин у межах розвитку демократичних принципів, призводить виключно до суспільної недовіри до влади, розширення воронки соціальної несправедливості та турбулентності політичних спекуляцій у передвибірчих компаніях і саме транспорт, не маючи вираженого економічного показника транспортної пільги, є найпоказовішим віддзеркаленням цих процесів.

У процесі аналізу визначено етапи еволюції соціальної транспортної політики в ЄС та Україні, а також доведено, що для формування соціальної транспортної політики вирішальний вплив має вид політичного режиму, який визначає систему соціальних цінностей, що лежить в основі політики соціальної турботи. Встановлено, що переформатування політики надання соціально значущих транспортних послуг в Україні не можливе без позбавлення рудиментів радянської патерналістської системи загальної соціальної рівності, політичної волі та поетапного переформатування суспільної думки щодо безмежності реалізації права на транспортні пільги. Проаналізовано та узагальнено підходи до становлення політики надання соціально значущих транспортних послуг у Євросоюзі, що дає підстави для подальших досліджень з метою адаптації досвіду ЄС для України.

Список використаних джерел:

1. Дунец О.А. Социальная политика государства как фактор стабилизации украинского общества. URL: <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/107838/33-Dunets.pdf?sequence=1>.
2. Твердовський А.Ю. Радянська політика соціального забезпечення населення у контексті становлення тоталітарної держави та суспільства у 1920-х рр. (за матеріалами Держархіву Херсонської області). Ч. 2. // Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету. 2016. Вип. 45, том 1. С. 200-206.
3. White paper Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. / Офіц. вебсайт законодавства ЄС. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52011DC0144>.
4. Treaty of Rome (EEC). / Офіц. вебсайт законодавства ЄС. URL: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/treaty-of-rome-eec.html>.
5. Regulation (EEC) No 1191/69 of the Council of 26 June 1969 on action by Member States concerning the obligations inherent in the concept of a public service in transport by rail, road and inland waterway. / Офіц. вебсайт законодавства ЄС. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A31969R1191>.
6. The Single European Act. / Офіц. вебсайт законодавства ЄС. URL: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/the-single-european-act.html>.
7. The Treaty on European Union. Consolidated version. / Офіц. вебсайт законодавства ЄС. URL: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:2bf140bf-a3f8-4ab2-b506-fd71826e6da6.0023.02/DOC_1&format=PDF.
8. Green paper on services of general interests. / Офіц. вебсайт законодавства ЄС. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52003DC0270/>
9. Communcation on Services of general interest in Europe / Офіц. вебсайт законодавства ЄС. URL: [https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52001XC0119\(02\):EN:HTML](https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52001XC0119(02):EN:HTML)
10. Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70) / Офіц. вебсайт законодавства ЄС. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A32007R1370/>.
11. Якуненко Н., Мельник Н. Аналіз ефективності системи державних соціальних допомог в Україні // Україна: аспекти праці. – 2002. – № 1. – С. 15–22.
12. Державна політика: аналітичні документи, підготовлені в межах проекту «Створення груп аналізу політики та Центру інформаційних ресурсів в уряді України». – К., 2002. – 196 с.
13. Про статус депутатів місцевих рад : Закон України від 11.07.2002 р. № 93-IV (Редакція від 31.03.2023 р.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/93-15>.
14. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу : Закон України від 18 .03.2004 р. № 1629-IV (Редакція від 04.11.2018 р.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1629-15#Text>.

References:

1. Butyrskaya I.V. Development of social policy in the European Union: theoretical and practical principles. Dumka. - 2015. - № 3 (31).
2. Tverdovsky, A. Yu. *Soviet policy of social security of the population in the context of the formation of a totalitarian state and society in the 1920s* (based on the materials of the State Archives of the Kherson region). Part 2. // Scientific works of the Faculty of History of Zaporizhzhia National University, 2016. 200-206.
3. European Union. "White paper Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system". URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52011DC0144>.
4. European Union. "Treaty of Rome (EEC)". URL: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/treaty-of-rome-eec.html>.
5. European Union. "Regulation (EEC) No 1191/69 of the Council of 26 June 1969 on action by Member States concerning the obligations inherent in the concept of a public service in transport by rail, road and inland waterway". URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A31969R1191>.
6. European Union. "The Single European Act". URL: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/the-single-european-act.html>.
7. European Union. "The Treaty on European Union. Consolidated version". URL: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:2bf140bf-a3f8-4ab2-b506-fd71826e6da6.0023.02/DOC_1&format=PDF.
8. European Union. "Green paper on services of general interests". URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52003DC0270/>
9. European Union. "Communication on Services of general interest in Europe". URL: [https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52001XC0119\(02\):EN:HTML](https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52001XC0119(02):EN:HTML)
10. European Union. "Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70" URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A32007R1370/>
11. Yakunenko, N &, Melnyk, N. *Analysis of the effectiveness of the system of state social assistance in Ukraine* // Ukraine: Aspects of Labor. 2002. No.1. P. 15-22.
12. State policy: analytical documents prepared within the framework of the project "Establishment of policy analysis groups and the Center for Information Resources in the Government of Ukraine." Kyiv, 2002. 196.
13. Ukraine. "On the Status of Deputies of Local Councils". 11 July 2002. N.p. 93-IV ><https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/93-15>.
14. Ukraine. "On the National Program of Adaptation of Ukrainian Legislation to the Legislation of the European Union". 18 March 2004. N.p. 1629-IV (Revised 04 November 2018). ><https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1629-15#Text>.