

Тетяна ТКАЧ

аспірант кафедри публічного управління та адміністрування Інституту захисту інформації Державного університету телекомунікацій

Науковий керівник: **Кравченко М.В.**,

доктор наук з державного управління, професор кафедри публічного управління та адміністрування Інституту захисту інформації Державного університету телекомунікацій,
м. Київ

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ ВИМІР РЕФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ СОЦІАЛЬНО ЗНАЧУЩИХ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Питання реформування сфери соціальних транспортних послуг сьогодні не нове, проте цілком актуальне, оскільки є складовою забезпечення належного функціонування соціально-економічної системи функціонування держави. Пільгове транспортне обслуговування потребує як детального вивчення, так й поглибленого аналізу, особливо з позицій дослідження доцільності збереження наявного регулювання та формування перспектив його трансформації через вектор європеїзації та оцінки прогностичного економічного та соціального становища українського суспільства.

Для формування будь-якої моделі прийняття рішення та оцінки його ефективності й результативності необхідні вхідні дані – кількісні показники, що описують стартову ситуацію. Відсутність даних про соціальну структуру населення України до початку війни (останній перепис населення України відбувся у 2001 р.); інтенсифікація процесів, пов'язаних з трудовою міграцією, нестабільною економічною ситуацією, а згодом і активізацією військових дій не дають розуміння соціальної структури населення у її кількісному вимірі. Тому для нашого дослідження ми використовуватимемо дані Інституту демографії та соціальних досліджень ім. В.М. Птухи (Інститут демографії) [1] та звіт Міжнародного банку про оцінку збитків та потреб України (RDNA2) [2].

За даними Державної служби статистики на початок 2020 р. (до активної фази війни в Україні) чисельність наявного населення України становила 41,9

млн осіб, чисельність постійних жителів – понад 41,7 млн осіб. Майже 70 % населення країни наразі були містянами. Загальне скорочення чисельності наявного населення країни за період з 1991 р. (коли вона дорівнювала 51,9 млн осіб) становило 10 млн осіб, з них 2,3 млн осіб країна втратила у 2014 р. унаслідок анексії Криму [1, с. 11]. Отже, за 20 років країна втратила 19,3% населення (близько 1% в рік).

Світовий банк у звіті RDNA2 також формує кількісні показники населення України. Так, за даними досліджень на кінець 2021 р. кількість населення України становило 43,4 млн осіб. Як видно, відмінності між даними у межах статистичної похибки. Для подальшого аналізу ситуації ми прийmemo значення кількості населення на рівні 41,7 млн осіб.

Основні показники соціально-економічного життя України за 2022 р. змінилися: ВВП України впав на 29,2%, а бідність населення зросла на 5,5%, до 24,1%¹. Це призвело до того, що 7,1 млн осіб опинилися за межею бідності. У відсотковому відношенні економічно слабким населенням, що потребує соціального захисту, є 17% населення України. За оцінками Всесвітньої організації охорони здоров'я станом на березень 2023 р. цей показник становить до 10 млн осіб (+7% за 3 місяці 2023 р.). Збереження тенденцій до збідніння населення прогнозовано може призвести до фіксування рівня бідності на позначці 38% всього населення України (15,8 млн осіб), що співставно з розміром прогнозованого фіксованого безробіття на середньорічному рівні у 37%.

Війна посилила вразливість деяких великих соціальних груп, що існувала раніше: зараз налічується близько 13,5 млн внутрішньо переміщених осіб (ВПО), у т.ч. 8,1 млн – по всій Європі та 5,4 млн – у межах України. Для нашого дослідження важливий показник ВПО в межах України, оскільки ця категорія має право на транспортні пільги. Осіб з інвалідністю налічується 3 млн осіб, а ветеранів, учасників бойових дій (УБД) – 1 млн. Справедливо очікується, що

¹ Виходячи з розуміння межі бідності як неможливість забезпечити мінімальний рівень проживання, що у грошову вимірі становить 6,85 дол США на людину в день.

остання група потроїться після закінчення війни (до 4 млн осіб). Відповідно до національного законодавства особи з інвалідністю під час отримання транспортних послуг можуть супроводжуватись однією особою, тому для прогнозного розрахунку вважатимемо, що кількість осіб, яка супроводжує особу з інвалідністю, дорівнює кількості осіб з інвалідністю, тобто 3 млн осіб. Ветерани та УБД також мають право на пільгове транспортне обслуговування [2, с.19-26].

Зауважимо, що в Україні отримувачами соціально значущих транспортних послуг є досить широкий спектр громадян України. Окрім зазначених категорій до них на рівні законів та підзаконних актів віднесено: постраждалих учасників Революції Гідності; реабілітованих осіб; громадян-учасників ліквідації наслідків аварії на Чорнобильській атомній електростанції, які належать до I, II категорії; дітей, яким встановлено інвалідність, пов'язану з Чорнобильською катастрофою; батьків військовослужбовців, які загинули чи померли або пропали безвісті під час проходження військової служби; пенсіонери за віком; ветеранів органів внутрішніх справ, податкової міліції, державної пожежної охорони, Державної кримінально-виконавчої служби України, служби цивільного захисту, ветеранів Державної служби спеціального зв'язку та захисту інформації України; дітей-сиріт і дітей, позбавлені батьківського піклування, що виховуються або навчаються у навчально-виховних та навчальних закладах; дітей з багатодітних сімей; героїв Радянського Союзу та ін.

Облік кількості пільговиків наразі не ведеться, а тому розрахувати точне економічне навантаження на державні фінанси неможливо. Але висловити певні припущення щодо спровокованого воєнними діями росту кількості населення, якому на законодавчому рівні гарантоване надання безкоштовного проїзду або проїзду з 50% знижкою (для залізничного транспорту), ми можемо вже зараз.

На підставі оцінки Світового банку економічної ситуації станом на березень 2023 р. в Україні цілком справедливо припустити ріст витрат

бюджетів усіх рівнів на соціальну підтримку економічно неспроможного населення. Зокрема, додаткового фінансування потребуватиме відшкодування вартості наданих транспортними компаніями соціально значущих транспортних послуг додатково більш як 10 млн осіб. Навіть орієнтовно навівши розрахунки, стає зрозуміло, що це половина всього населення України.

Ще одним питанням, що потребує висвітлення, є джерело видатків на компенсацію пільгового проїзду. Із 2017 р. єдиним джерелом таких компенсацій є місцеві бюджети.

Загальні потреби України на відновлення за соціально-економічними показниками наведено у табл. 1.

Таблиця 1

Загальні потреби України на відновлення у перспективі станом на 24 лютого 2023 р. (витяг у межах дослідження)²

млрд. дол. США

Сектор	Короткострокова перспектива (2023-2026 р.р.)	Довгострокова перспектива (2027-2033 р.р.)	Всього (2023-2033 р.р.)
Соціальний захист та життєзабезпечення	17,8	24,0	41,8
Транспорт ³	14,1	78,0	92,1
Всього за секторами	31,9	102,0	133,9

Соціально значущі транспортні послуги не віднесено до сектору соціальної політики держави, а відтак вони й отримують фінансування за цією статтею видатків Державного бюджету України ані напямую, ані через соціальні субвенції чи дотації. Їх віднесено до транспортного сектору, однак під час проведення розрахунків їх розмір також не включений в оцінку розміру спричинених збитків. Таким чином, органи місцевого самоврядування отримують додаткове соціальне навантаження на власні бюджети. Однак вирішити це питання самостійно вони будуть не спроможні, а тому цілком очікуваним є виникнення громадських конфліктів.

² За даними Світового банку за результатами RDNA2. Витрати враховують інфляцію, кон'юнктуру ринку, різке підвищення цін, більш високі соціальні та страхові внески, інклюзивність та енергозаощадливість технологій.

³ Враховуючи відновлення інфраструктури.

За висновками групи Міжнародного банку [2, с.3] після закінчення війни країна ризикує залишитися у ситуації низького або нульового росту і зіткнутися з величезними соціальними проблемами. Саме тому необхідно сформувати нову політику соціально-економічного функціонування країни, виходячи з поточної соціально-економічної ситуації та реальних потреб населення в соціально значущих транспортних послугах.

Список використаних джерел

1. Населення України. Демографічні тенденції в Україні у 2002– 2019 рр.: кол. моногр. / за ред. О.М. Гладуна; НАН України, Ін-т демографії та соціальних досліджень імені М.В. Птухи. – Київ, 2020. – 174 с. — [Електронний ресурс] — Режим доступу : <http://eprints.zu.edu.ua/36251/1/%D0%9A%D0%B0%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B0%20%D0%92.%20%D0%9F..pdf>
2. World Bank Grope’s Report “Rapid damage and needs assessment of Ukraine (February 2022 – February 2023)” (RNDA2). — [Електронний ресурс] — Режим доступу : <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099184503212328877/pdf/P1801740d1177f03c0ab180057556615497.pdf>.