

РИНОК СОЦІАЛЬНОГО ЖИТЛА: ПРОБЛЕМИ ТА ПРІОРИТЕТИ ДЛЯ УКРАЇНИ

Сьогоднішня ознаменувалася суттєвими ризиками для кожного громадянина України: хтось втратив близьких чи здоров'я, хтось залишився без житла та вимушений шукати притулку в інших місцевостях — в будь-якому випадку населення країни потребує значної уваги до власних проблем, захисту та допомоги з боку держави та місцевих органів влади. Наприклад, за оцінками міжнародних організацій, за рік війни мігрували 5,4 млн. українців, й при цьому серед основних причин були неможливість працювати й отримувати трудові доходи (47 % опитаних) та відсутність житла, придатного для проживання (41 % опитаних) [1]. Тобто суттєвою проблемою відновлення України є питання розвитку ринку житла.

Зрозуміло, що проблеми житлового будівництва — не нові, зокрема, питання будівництва соціального житла актуалізувалися з початком АТО. До того часу, ще у 2006 році був ухвалений Закон «Про житловий фонд соціального призначення» [2], а у 2015 році — Концепція Державної програми «Соціальне житло» [3]. Проте підхід, що покладено в основу цих документів не передбачає системності у вирішенні проблеми, тому документи стали «формальними». Крім того, ці нормативні документи не вирішили питання щодо визначення сутності тимчасового та соціального житла. Тому існуючі механізми регулювання ринку соціального житла занадто складний та незрозумілий.

Також зазначений підхід сприяв децентралізації в управлінні ринком соціального житла. Як наслідок, місцеві адміністрації не змогли реалізувати соціальні проекти у цій сфері через брак фінансових ресурсів. По факту на початок 2021 року в Україні було введено в експлуатацію 1098 квартир соціального житла та тимчасового — 1997 квартир [4].

Війна змусила по-новому оцінити ризики та переглянути політику у сфері соціального будівництва. Так, розроблений Національною радою з відновлення України від наслідків війни план, включає завдання та заходи з координації соціального будівництва. В результаті була запроваджена та реалізується Програма

тимчасового соціального житла для внутрішньо переміщених осіб [5]. Але у повній мірі вона не запрацювала. І цьому є ряд пояснень. По-перше, ціни на оренду житла є нерегульованими, тому по різних регіонах їх коливання є значним. Наприклад, за даними Державної служби статистики за рік ціни на оренду однокімнатної квартири зросли в середньому у два рази (по деяких регіонах — у три рази, зокрема, у Закарпатті, а по деяким майже не змінилися, як, наприклад, у м.Києві). При цьому все це відбувається на фоні збідніння населення. Тож другий чинник — падіння доходів населення. За даними Державної служби статистики України середня заробітна плата за місяць у 2022 році 14847 грн, а частка оплати праці в доходах населення — 70,1 %, що свідчить про значну залежність домогосподарств від наявності гідного робочого місця у працюючих [6]. Незважаючи на те, що за даними Національного банку України реальні доходи населення зростають, результати само оцінювання рівня своїх доходів, доступності медичних послуг, свідчить, що населення не вважає власні доходи достатніми. Тобто така ситуація свідчить про необхідність перегляду підходів до визначення категорій населення, що потребують соціальної допомоги, підтримки з боку держави та органів місцевої влади.

Вважаємо, що доречним запровадити дворівневу систему соціального забезпечення у сфері житлової політики. Так, на першому рівні мають бути загальні підходи до надання житла (соціального) тим верствам, що потребують такого житла. Тобто, якщо людина або її родина за рівнем доходів не може забезпечити себе житлом за ринковими цінами, то такій особі (її родині) має надаватися соціальне житло.

Разом з тим слід запровадити другий рівень соціального забезпечення, відповідно до якого будуть прописані додаткові заходи щодо покращення рівня життя певних категорій населення (до таких категорій можемо віднести осіб, що втратили житло через війну, вимушені переселенці, багатодітні сім'ї, тощо).

Також прогресивним інструментом має стати субсидія на житло, у т.ч. соціальне (зокрема на оплату оренди, комунальних послуг, тощо). До критеріїв за якими мають диференціюватися соціальні допомоги населенню, може бути загально прийнятий індикатор доходів — у разі перевищення витрат на оплату житла 30 % сукупних доходів, домогосподарство набуває права на соціальну допомогу або часткову компенсацію витрат на житло.

Отже, підсумовуючи, зазначимо, що розвиток ринку соціального житла передбачає не лише його будівництво, але й регулю-

вання витрат на оплату оренди такого житла, оплати комунальних послуг, що дозволить значно покращити добробут населення та забезпечить «фінансову» безпеку для розвитку та будівництва соціального житла в Україні у подальшому.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ:

1. Житло і війна: житлова політика першого року повномасштабної війн. 22.03.2023. CEDOS. URL: <https://cedos.org.ua/researches/zhytlo-i-vijna-richnyj-oglyad/>
2. Про житловий фонд соціального призначення. Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3334-15#Text>
3. Концепція Державної програми «Соціальне житло». URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/20783368>
4. Соціальне житло: з чим Україна зустріла війну. LB.ua URL: https://lb.ua/blog/cedos/537560_sotsialne_zhitlo_z_chim_ukraina.html
5. Програма тимчасового соціального житла для внутрішньо переміщених осіб. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-society/3581074-v-ukraini-startovala-programa-socialnogo-zitla.html>
6. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL : <https://www.ukrstat.gov.ua/>

УДК 656.073

Кірічок О.Г.

доцент, кандидат технічних наук,

Маліченко В.І., Марценюк М.В.

викладачі

*Відокремлений структурний підрозділ «Рівненський
автотранспортний фаховий коледж Національного
університету водного господарства та природокористування»*

м. Рівне, Україна

ПОШУК НОВОЇ ПАРАДИГМИ ВЗАЄМОДІЇ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ

Інформаційна взаємодія видів транспорту повинна забезпечувати сумісність інформації за змістом та формами подання, швидкості та своєчасній видачі інформації одним видом транспорту для прийняття рішень на іншому. Розвиток взаємодії в цій сфері є одним із основних напрямків створення автоматизованої системи управління транспортом [1].