

# ВІСНИК ЦЕНТРУ®

## Політична невизначеність погіршує споживчі настрої

**У квітні 2006 року індекс споживчих настроїв (ІСН) становив 97,1. Це на 6,6 пункту нижче за індекс, зафіксований під час попереднього опитування, проведеного у лютому 2006 року. Індекс нижчий за 100 вказує на переважання негативних споживчих настроїв**

Порівняно з лютим 2006 року зросла частка осіб, які мають негативні економічні очікування: індекс економічних очікувань (ІЕО) впродовж двох місяців знизився на 7,6 пункту до 96,2. Індекс поточного становища (ІПС) знизився на 5,1 пункту до 98,4. Водночас переважна більшість українців вважають, що зараз загалом сприятливий час, аби робити великі купівлі для дому: відповідний індекс схильності до споживання попри втрату 6 пунктів у

квітні перевищував 100 пунктів і становив 107,5.

Після поліпшення, зафіксованого під час двох попередніх опитувань, знову погіршилися очікування громадян щодо динаміки безробіття. Індекс очікуваної динаміки безробіття (ІОДБ) збільшився порівняно з лютим на 4,7 пункту до 116,3. Інфляційні очікування громадян залишаються стабільно високими: у квітні індекс інфляційних очікувань (ІІО) становив 186,9, що на 1,5 пункту вище за лютневе значення.

На нашу думку, настрої громадян погіршилися внаслідок політичної невизначеності, яка триває у країні більш як півроку. Результати виборів вочевидь не сприяли збільшенню оптимістичних очікувань у жодному з регіонів країни. Зволікання з формуванням парламентської коаліції та уряду посилюють песимістичні економічні очікування.

Песимістичні споживчі настрої переважають у Києві, Центральному та Східному регіонах. У Києві ІСН знизився на 26 пунктів до 95,3. Індекс

короткострокових економічних очікувань знизився на 41,7 пункту до 78,3. Найнижчий ІСН зафіксовано у Східному регіоні – 86,8. Однак порівняно з попереднім опитуванням споживчі настрої у східних областях практично не змінилися.

Найбільшою мірою погіршилися настрої серед громадян із доходами, нижчими за середні: відповідний ІСН знизився на 10,7 пункту до 81,3 – найнижчого значення з червня 2004 року. Споживчі настрої молоді (15–30 років) залишаються переважно оптимістичними, однак вони погіршилися найбільшою мірою порівняно з двома іншими віковими групами. Відповідний ІСН у квітні становив 102,8, що на 9,5 пункту нижче, ніж у лютому. ■

*За додатковою інформацією щодо дослідження звертайтеся, будь ласка, до Євгенії Ахтирко за телефоном (044) 484-4403 або електронною поштою eakhtyrko@icps.kiev.ua.*

*Якщо ви хочете отримати бюлетень споживчі настрої з докладним аналізом динаміки індексу споживчих настроїв, будь ласка, звертайтеся до Андрія Старинського за телефоном (044) 484-4410 або електронною поштою marketing@icps.kiev.ua.*

### Індекси

Індекс споживчих настроїв (ІСН)	97,1 (-6,6)
Індекс поточного становища (ІПС)	98,4 (-5,1)
Індекс економічних очікувань (ІЕО)	96,2 (-7,6)
Індекс очікуваної динаміки безробіття (ІОДБ)	116,3 (+4,7)
Індекс інфляційних очікувань (ІІО)	186,9 (+1,5)

Джерела: GfK Ukraine, МЦПД

### Експерти МЦПД презентували Проект “Консультації з зацікавленими сторонами щодо зони вільної торгівлі між Україною та Європейським Союзом”

26 травня відбулася презентація Проекту “Консультації з зацікавленими сторонами щодо зони вільної торгівлі між Україною та Європейським Союзом”. Основна мета проекту – допомогти уряду сформувати сильну позицію української сторони для переговорів щодо укладення угоди про вільну торгівлю з Європейським Союзом.

Під час презентації керівник проекту Ольга Шумило проінформувала про завдання й очікувані продукти проекту, оголосила теми та терміни проведення консультацій.

У рамках проекту планується проведення 15 заходів – консультацій із зацікавленими сторонами (представниками українського бізнесу) для визначення позицій щодо можливості та наслідків створення зони вільної торгівлі з ЄС.

За результатами проведених консультацій буде підготовлено білі книги з викладенням позицій зацікавлених сторін щодо ЗВТ з ЄС і рекомендації щодо майбутніх переговорів.

Проект здійснює Міжнародний центр перспективних досліджень у співпраці з Міністерством економіки України за підтримки Шведської агенції міжнародного розвитку (SIDA) й Ініціативи реформування місцевих органів влади та державних послуг (LGI) Інституту відкритого суспільства (OSI).

*Графік консультацій із зацікавленими сторонами буде викладено на сайті МЦПД пізніше. За додатковою інформацією звертайтеся, будь ласка, до Ольги Шумило за телефоном (044) 484-4400 та електронною поштою oshumylo@icps.kiev.ua.*

# Учасники дорожнього руху потребують належної політики безпеки: Мінтранс готовий взяти ініціативу на себе

*У травні 2006 року відбулося обговорення зеленої книги "Про державну політику в сфері безпеки на автомобільному транспорті". Група аналізу політики Міністерства транспорту та зв'язку України, яка підготувала цей документ у рамках Проекту "Створення груп аналізу політики в центральних органах виконавчої влади", вважає питання безпеки одним з основних пріоритетів державної політики. Розпочати роботу в цьому напрямі передусім потрібно з управлінських змін – зі створення відповідального за безпеку руху органу та розподілу виконавчих та інспекційних функцій між двома структурами – МВС і Мінтрансом*

Нині в Україні стан безпеки дорожнього руху незадовільний: на дорогах спостерігається високий рівень смертності та травматизму, а також низька дисципліна учасників дорожнього руху. На автомобільному транспорті трапляються найчисельніші смертельні випадки – більш як 7 тис. на рік. Український показник смертності на дорогах у кілька разів перевищує середньоєвропейський. Тисячі громадян щорічно стають на все життя інвалідами і потребують постійної допомоги від держави та суспільства. Окрім людських страждань, загибель людей спричиняє і економічні втрати: збитки держави внаслідок ДТП оцінюють у 1,4–3,5% ВВП. Для України висока аварійність на автомобільному транспорті має і негативні політичні наслідки. Адже поєднання ставлення до життя і здоров'я людини не пасує державі, що позиціонує себе європейською та демократичною.

На безпеку на автомобільному транспорті негативно впливають чимало чинників. Це – незадовільне фінансування та, як наслідок, адекватний йому стан автомобільних доріг, недосконалість сфери управління дорожньою безпекою; корупція в органах МВС та, як наслідок, формалізм під час щорічного технічного огляду,

невідповідність системи та, як наслідок, рівня підготовки водіїв-початківців до вимог сьогодення; застарілий технічний стан автобусів і вантажних автомобілів, задіяних у внутрішніх перевезеннях; зменшення кількості фахівців, які займаються організацією роботи з безпеки руху, нерозвиненість ринку страхових послуг у цій сфері, низька культура водіння, відставання розвитку дорожньої інфраструктури від динаміки зростання парку авто, недосконала система адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху.

Проте поліпшувати політику безпеки треба розпочати з усунення управлінських та організаційних проблем. По-перше, в Україні відсутній центральний орган, відповідальний за безпеку дорожнього руху. Створена з ініціативи Мінтрансу Координаційна рада з безпеки дорожнього руху при Кабінеті Міністрів України не може вважатися центральним органом, бо є дорадчою структурою, а отже, її рішення мають лише рекомендаційний характер. Потрібно визначити провідний центральний орган виконавчої влади, який би спрямовував і координував роботу в галузі дорожньої безпеки на державному рівні, а також відповідав за це.

По-друге, функції інспекції та виконавчі функції поєднано в одному органі – Державтоінспекції. ДАІ видає дозволи, здійснює технічний нагляд і водночас виконує контрольні функції. Чи в змозі ДАІ ефективно виконувати покладені на неї функції? Досвід і практика засвідчують: ні. Адже таке поєднання створює стимули для викривлення статистики (так, за офіційними даними в Україні лише 1% ДТП трапляється через технічний стан автомобіля, тимчасом як у Європі цей показник становить 10–15%) і руйнує стимули для поліпшення безпеки руху, зокрема через підвищення якості технічного огляду. Європейський досвід переконує: технічний огляд повинні здійснювати незалежні атестовані підприємства.

Фахівці Мінтрансу вважають: вирішення управлінських та організаційних питань суттєво поліпшить політику безпеки на автомобільному транспорті. Розробляючи публічний документ з поліпшення безпеки руху, Міністерство транспорту та зв'язку, яке колись втратило повноваження органу, що виробляє політику в галузі безпеки руху, нині бере ініціативу на себе. ■

*Проект "Створення груп аналізу політики в центральних органах виконавчої влади" виконує МЦПД за фінансової підтримки Центру сприяння інституційному розвитку державної служби Головного управління державної служби України.*

*За додатковою інформацією звертайтеся, будь ласка, до керівника проекту Олександра Сафіна за телефоном (044) 484-4400 та електронною поштою [osafin@icps.kiev.ua](mailto:osafin@icps.kiev.ua).*

## **Підвищення тарифів на пасажирські перевезення залізницею – невідворотна реальність**

3 12 червня 2006 року "Укрзалізниця" ухвалила рішення про підвищення тарифів на залізничні перевезення пасажирів, за винятком перевезень електропоїздами, на 50%. Цей захід – частина широкомасштабного перегляду регульованих тарифів на соціально важливі послуги. Аналіз цього рішення та його наслідків має здійснюватися за двома критеріями: економічної ефективності та соціальної допустимості, вважає економіст МЦПД Борис Бордюк.

Пасажирські перевезення "Укрзалізниці" збиткові, і заявлене підвищення тарифів призведе до зменшення річних збитків від цього виду послуг на 0,5 млрд. грн. до 1,9 млрд. грн. Зважаючи на необхідність принаймні відшкодування собівартості послуг і поступової відмови від практики перехресного субсидування, підвищення тарифів на перевезення пасажирів залізницею

необхідне і не останнє. Згідно із заявами міністра транспорту та зв'язку Віктора Бондаря, уряд планує подальше поступове підвищення тарифів на перевезення пасажирів і має намір забезпечити їхню беззбитковість упродовж трьох років.

Підвищення тарифів негативно позначиться на доступності цього виду послуг для соціально незахищених верств населення. Водночас соціальний захист малозабезпечених має здійснюватися через надання адресної допомоги. Безконтрольне субсидування через низькі тарифи заможніших громадян і соціально незахищених прошарків населення є хибною практикою, від якої найбільше програватимуть бідні соціально незахищені громадяни, бо гроші на соціальну допомогу для них через тарифні субсидії несправедливо віддають цілком заможним людям.

**вісник центру** є щотижневою публікацією Міжнародного центру перспективних досліджень, що розповсюджується електронною поштою. Якщо ви хочете бути внесеним до списку розсилання бюлетеня, надішліть інформацію про себе на адресу [marketing@icps.kiev.ua](mailto:marketing@icps.kiev.ua), тел. (044) 484-4410, факс (044) 484-4402. Архів **вісника центру** зберігається за адресою <http://visnyk.icps.kiev.ua/> Редактор **вісника центру** Ольга Львова ([olvova@icps.kiev.ua](mailto:olvova@icps.kiev.ua)), тел. (044) 484-4400. Передрук матеріалів дозволено з відома Центру.