

## РОЛЬ ДЕМОГРАФІЧНОЇ СКЛАДОВОЇ В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

*Гетьман О.О., к.е.н., доцент,  
Дніпропетровська державна фінансова академія*

Процеси, які відбуваються сьогодні на рівні державних, міждержавних, регіональних, галузевих, локальних (на рівні підприємств, організацій, установ) та індивідуальних відносин (на рівні спілкування індивідуумів) все більше і більше підпадають під вплив глобалізаційних змін, криз, які вже стали постійним супутником і наслідком будь-яких соціально-економічних реформ, суцільного переплетіння і невідворотного, здебільшого багатоальтернативного, в цілому не прогнозованого впливу геополітичних, соціальних, економічних, нормативно-правових, психологічних, демографічних, крос-культурних, побутових, інших факторів. Все це унеможлиблює створення і подальшого забезпечення стійкої концепції безпеки держави. Вочевидь, «людська» складова є найскладнішим з точки зору регулювання, управління, організації, координування, контролю та адміністрування елементом в побудові соціально-трудова відносин, які є основою і запорукою суспільного добробуту з одного боку та невід'ємним «вичерпним ресурсом», без використання якого неможливим є жоден процес. Отже, локальні проблеми раціонального розміщення населення, його щільності, сталості, відтворення, «старіння», етнокультурних диференціацій, соціальних диференціацій, міграції, гендерної нерівності, добробуту тощо поступово і впевнено стають глобальними проблемами щодо незайнятості і безробіття, зменшення економічно-активного і одночасного збільшення економічно-пасивного населення, незатребуваності, відсутності належного соціального захисту тощо. Як камертон, соціальні проблеми віддзеркалюються в проблемах суспільно-економічних, які в свою чергу, спричиняють дисбаланс і хаос, проявляються у вигляді криз і депресій, на основі чого переглядаються кордони, формуються нові співтовариства, союзи, спільноти, нові економічні альянси, що ставить нові вимоги до формування механізмів забезпечення їх соціально-економічної безпеки. Тому виокремлення демографічної складової як первинної в розгляді проблем розробки ефективної парадигми соціально-економічної безпеки держави актуалізує напрямок здійснюваних нами наукових досліджень.

Методологічним, методичним і прикладним дослідженням впливу демографічної складової на формування механізму соціально-економічної безпеки держави приділяють увагу такі українські вчені, як: В. Білоус, Д.П. Богиня, І.Є. Голубєва, О.М. Грішнова, Г. Дмитренко, М.І. Долішній, М.М. Єрмошенко, Т.А. Заяць, О. Качан, А.М. Колот, І.С. Кравченко, Ю.М. Краснов, О.Є. Кузьмін, В.І. Куценко, Е.М. Лібанова, В.В. Онікієнко, Г. Пастернак-Таранушенко, С.І. Пирожков, В.К. Сенчагов, Н.В. Статівка, В. Штешенко, А.І. Сухоруков, С. Цапко, інші. Але незважаючи на ґрунтовність та глибину наукових досліджень, здійснених вищевказаними науковцями, досі залишаються невирішеними проблеми формування соціально-економічної безпеки країни з точки зору непрогнозованого впливу демографічних процесів і відсутності інструментарію регулювання та управління останніми.

*Метою* статті є побудова схеми організаційно-економічного механізму формування соціально-економічної безпеки держави на основі управління його демографічною складовою.

Аналізуючи статистичні дані демографічного розвитку в Україні та основні тенденції на ринку праці, слід зазначити, що загальна кількість населення в країні стрімко скорочується: з 51838,5 тис. осіб в 1990 р. до 45633,6 тис. осіб на 01 січня 2012 р. (відносне скорочення за 23 роки склало 13,6%). В структурі розміщення стійко переважає міське населення 34869,2 тис. осіб (67,3% до загальної чисельності на 01 січня 1990 р.), яке на сьогоднішній день скоротилося в кількісному вираженні до 31380,9 тис. осіб (68,8% до загальної чисельності на 01 січня 2012 р.). За гендерною ознакою за цей період в структурі постійного населення

переважають жінки 27730,3 тис. осіб (53,8%), питома частка яких в постійному населенні не змінилась за станом на 01 січня 2012 р. і складає також 53,8%, незважаючи на відносне кількісне скорочення до 24476,6 тис. осіб на 11,7% [1]. Детальніше така динаміка наведена на рис. 1–2.

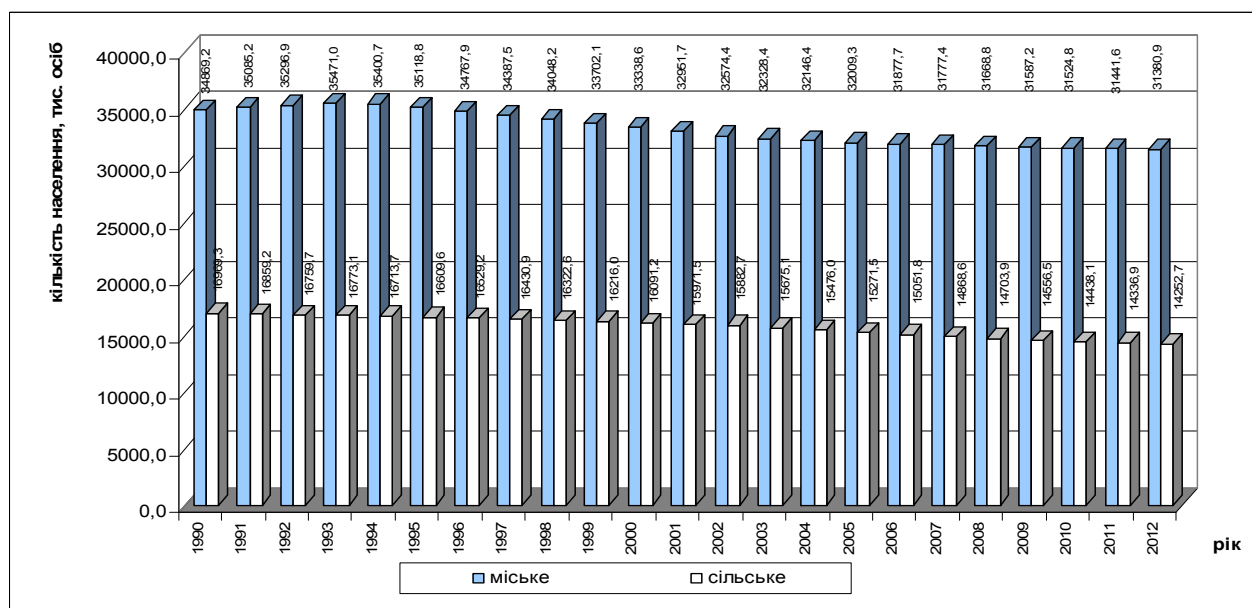


Рис. 1. Динаміка змін в кількості міського і сільського населення в 1990–2012 рр.

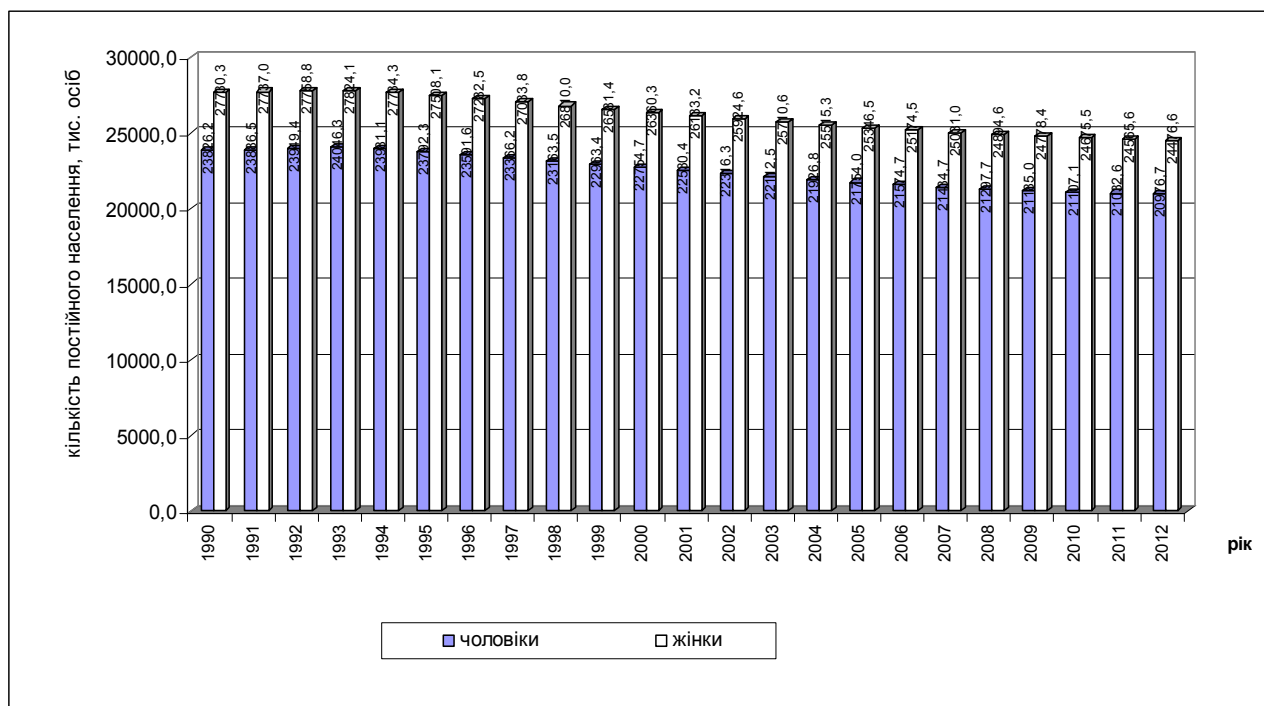


Рис. 2. Динаміка змін гендерного складу населення в 1990–2012 рр.

Наслідками скорочення чисельності населення в цілому, його структурних змін за ознакою місця помешкання та гендерного складу є зміни його щільності (скорочення з 86 в 1990 р. до 76 осіб на 1 км<sup>2</sup> в 2011 р.). Якщо в 1990 р. спостерігався позитивний природний рух населення в 27,6 тис. осіб, то в 2011 р. цей показник був від'ємний і склав –162 тис. осіб.

На фоні досить повільного скорочення життєвих стандартів, а також перманентного погіршення якості та рівня життя при позитивно зростаючих «номінальних» грошових показниках прожиткового мінімуму та мінімальної заробітної плати, постійно зростаючого рівня інфляції та валютних курсів спостерігається явище, яке б можна визначити як «демографічна криза», яка підкріплюється загрозливою статистикою падіння цінності «інституту сім'ї» (перебільшення коефіцієнта смертності над коефіцієнтом народжуваності, зростання кількості неповних сімей, сімей без дітей, громадянських шлюбів без зобов'язань тощо).

До інших дестабілізуючих факторів «демографічної кризи» слід також віднести:

– незадовільний рівень і низьку якість індивідуальних послуг, що надаються населенню, освітніх, медичних, страхових, громадських, інформаційно-роз'яснювальних тощо;

– низький рівень продуктивності праці в економіці взагалі (відсутність мотивації у працівників до офіційної зайнятості, невідповідність кваліфікаційного рівня робочої сили потребам галузевої і регіональної економіки; «тіньові відносини» на ринку праці);

– неврегульованість міграційної політики та її нормативно-правового підґрунтя, відсутність «сприятливого» законодавства, яке регламентувало б права і гарантії «трудова» мігрантів;

– незадовільний рівень соціального захисту громадян різних вікових категорій;

– «популізм» соціально-орієнтованих політичних програм розвитку держави.

В таких умовах справедливим є питання: «Що може зробити уряд з цього приводу? Чи є перспективи в створенні дієвого механізму соціально-економічної безпеки?» Звичайно, в умовах сьогодення держава не може дати жодних гарантій та й коефіцієнт довіри громадян уряду надзвичайно низький, якщо не сказати відсутній.

Саме тому в основі наших досліджень [2] покладено «людський фактор», як об'єкт найпильнішої уваги. Будь-які рішення, зміни в законодавстві, політиці та буденні події мають прямий позитивний або негативний вплив на всі інші сфери діяльності, адже всі вони залежать від людського фактору. Скорочення загальної кількості населення, зменшення народжуваності, «старіння» населення прямо впливають на купівельну спроможність і, таким чином, на регулювання експортно-імпортних потоків (скорочення населення приводить до невпинного спаду купівельної спроможності, товарообігу, вимирання «неінноваційної» продукції в силу стрімкої інформатизації суспільства), «подорожчання» соціальних послуг (які стають все дорожчими в силу стрімкого зростання літнього населення і скорочення молодого покоління), скорочення інвестицій (в силу високої ризиковості інвестицій в людський капітал). Всі ці приклади вказують важливість людського фактора в країні та її економіці.

Для вирішення вищезазначених проблем пропонується удосконалення організаційно-економічного механізму формування економічної безпеки держави за рахунок стабілізації його демографічної складової, що представлено схематично на рис. 3.

Основними елементами механізму є постановочний блок (містить мету і завдання формування механізму); змістовний блок (містить характеристику демографічних факторів, пояснює їх вплив на об'єкти регулювання, на основі чого сформульовано форми і методи управлінсько-регуляторного впливу і визначено функції механізму); діагностичний блок (забезпечує оцінку і аналіз демографічних факторів на соціально-економічні показники розвитку держави); проектний блок (який передбачає формування стратегії та політики подальшої стабілізації всіх сфер діяльності для забезпечення соціально-економічної безпеки на основі програмно-цільового підходу). На наш погляд, реалізація і впровадження даних розробок має привести до зміцнення соціальних і економічних позицій України.

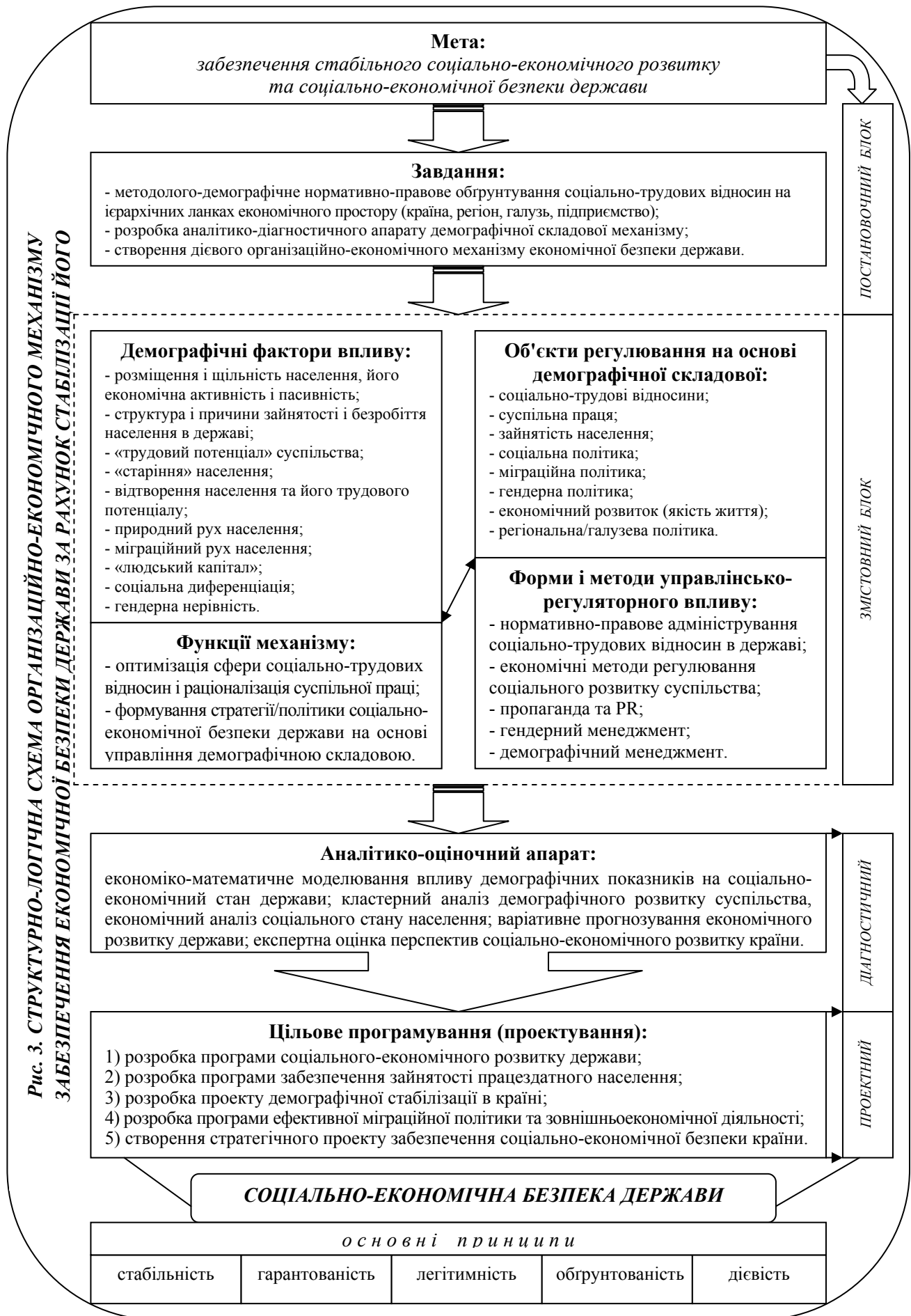


Рис. 3. Механізм формування економічної безпеки держави

### Список літератури

1. Демографічна ситуація в Україні в 1990-2011 рр. – [електор. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

2. Гетьман О.А., Шефер М. Влияние демографических изменений на сферу образования и экономическое развитие стран Восточной и Западной Европы // Економічний вісник ДВНЗ «Переяслав-Хмельницький державний педагогічний університет імені Григорія Сковороди»: Збірник наукових праць учених та аспірантів. Випуск 18. – Том 3. – Переяслав-Хмельницький, 2012. – С. 355-362.

## ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО СДЕРЖИВАНИЮ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ ОТ АВТОТРАНСПОРТА

*Грачкова Л.В., магистр;*

*Клавс Г.И., д.т.н.;*

*Рекис Я.М., д.т.н.,*

*Физико-энергетический институт (г. Рига, Латвия)*

Использование энергии в транспортном секторе, в частности, потребление искомого топлива является важной составной частью энергетической и экологической политики государства, тесно связанной с энергетической безопасностью страны, образованием парниковых газов и других вредных выбросов. В Латвии, также как и в большинстве стран Европейского Союза, транспортный сектор является одним из немногих, где наблюдается рост потребления энергии. В 2010 году парниковые газы транспортного сектора составили 27% общего объема выбросов Латвии. С этой точки зрения, он является наиболее быстро растущей отраслью, в которой парниковые газы в 2010 году выше, чем в 1990 году. Наибольшую часть транспортного сектора составляют выбросы парниковых газов от автотранспорта. Так, в 2010 году от автомобильного транспорта их доля составила около 92%, железнодорожного – 7% , воздушного и морского – 1%. Потребление топлива автомобильным транспортом Латвии, в общем объеме транспортной отрасли составляет более 90%. В период с 2000 по 2010 годы наблюдался 55% рост потребления энергоносителей автотранспортом и 53% увеличение парниковых газов. Около 99% парниковых газов составляют выбросы CO<sub>2</sub> (рис.1).

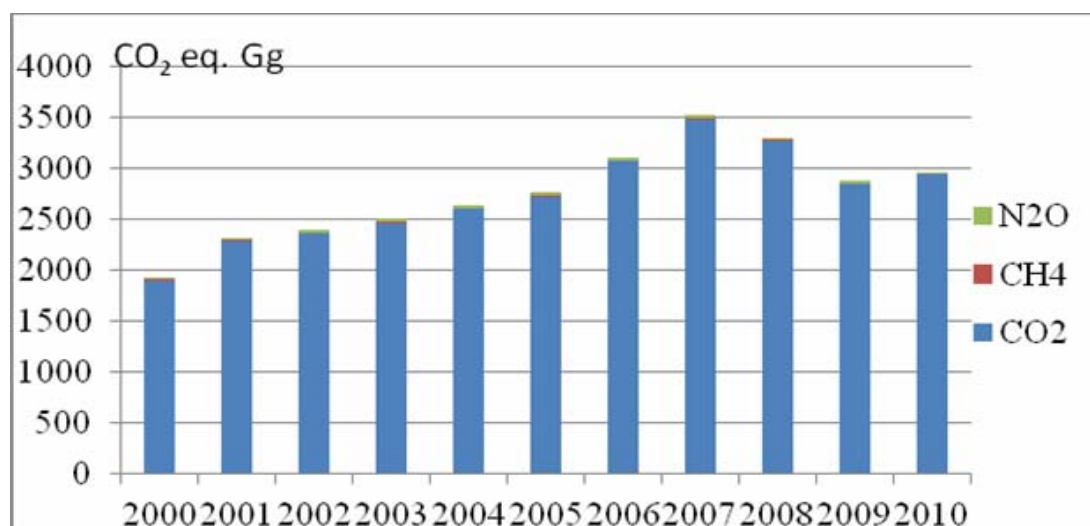


Рис. 1. Парниковые газы от автотранспорта Латвии в период с 2000 по 2010 годы

Для противодействия глобальным климатическим изменениям, в 2009 году вступил в силу пакет правовых актов по климату и энергетике<sup>1</sup> Европейского Союза,

<sup>1</sup> [http://ec.europa.eu/environment/climat/climate\\_action.htm](http://ec.europa.eu/environment/climat/climate_action.htm)