

**НЕОБХІДНІСТЬ РОЗВИТКУ СОЦІАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ У ЧЕРНІВЕЦЬКІЙ
ОБЛАСТІ НА ОСНОВІ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА**

Анотація

У статті розкрито необхідність використання державно-приватного партнерства (ДПП) для розвитку соціальної інфраструктури області як необхідної складової ринкових відносин. Тому було виділено низку характеристик соціальної інфраструктури: комплементарність, індивідуальність попиту, диференціація між різними містами, областями, районами та інші, які повинні враховуватись при застосуванні ДПП для розвитку соціальної інфраструктури. Дослідження показало, що застосування ДПП для окремої сфери повинно здійснюватись у регіональному аспекті. Тому було обрано Чернівецьку область, де існує значна потреба, але відсутній досвід. Виділено значні вигоди для держави та бізнесу як стимулу для запровадження такого виду співробітництва. Запропоновано заходи, що посилять практику вдосконалення соціальної інфраструктури на основі ДПП, а саме: визначити основні принципи ДПП у стратегіях соціально-економічного розвитку держави та регіонів; забезпечити сприятливе інституційне середовище ДПП; створити державний орган з питань ДПП, а також інститути громадянського суспільства, необхідних для його діяльності.

Ключові слова: соціальна інфраструктура, державно-приватне партнерство, ринкова економіка, характеристики соціальної інфраструктури, принципи ДПП, інституційне середовище ДПП, результати ДПП, вигоди та інтереси учасників ДПП.

А. В. Сідуняк,

Черновицкий торгово-экономический институт КНТЭУ,
г. Черновцы

**НЕОБХОДИМОСТЬ РАЗВИТИЯ СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЧЕРНОВИЦКОЙ
ОБЛАСТИ НА ОСНОВЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА**

Аннотация

В статье раскрыта необходимость использования государственно-частного партнерства (ГЧП) для развития социальной инфраструктуры области как необходимой составляющей рыночных отношений. Поэтому был выделен ряд характеристик социальной инфраструктуры: комплементарность, индивидуальность спроса, дифференциация между различными городами, областями, районами и другие, которые должны учитываться при использовании ГЧП для развития социальной инфраструктуры. Исследование показало, что применение ГЧП для отдельной сферы должно осуществляться в региональном аспекте. Поэтому было выбрано Черновицкую область, где существует значительная потребность, но отсутствует опыт. Выделены значительные выгоды для государства и бизнеса как стимула для внедрения такого вида сотрудничества. Предложены меры, которые усилят практику совершенствования социальной инфраструктуры на основе ГЧП, а именно: определить основные принципы ГЧП в стратегиях социально-экономического развития государства и регионов; обеспечить благоприятную институциональную среду ГЧП; создать государственный орган по вопросам ГЧП, а также институты гражданского общества, необходимых для его деятельности.

Ключевые слова: социальная инфраструктура, государственно-частное партнерство, рыночная экономика, характеристики социальной инфраструктуры, принципы ГЧП, институциональная среда ГЧП, результаты ГЧП, выгоды и интересы участников ГЧП.

Постановка проблеми. Необхідність створення належної соціальної інфраструктури зумовлена потребою забезпечення нормальної життєдіяльності суспільства, їх культурного, духовного та спортивного розвитку, відтворення їх робочої сили. Ці потреби реалізуються через сфери охорони здоров'я, житлово-комунальне господарство, освіту, пасажирський транспорт і зв'язок, культуру, побутове обслуговування. Державно-приватне партнерство (ДПП) вже тривалий час є ефективним інструментом розвитку складових соціальної інфраструктури країн, регіонів та їх міст. Велика кількість держав вже давно оцінили ефективність співробітництва між державою та бізнесом у напрямі вдосконалення умов життєдіяльності, підвищення якості надання соціальних послуг, створення належних умов

для культурного та спортивного розвитку населення та інше. Але використання інструментів ДПП у різних регіонах, областях, містах дещо відрізняється, в той час як в інших державах з ринковою економікою цей розвиток є порівняно рівномірним.

У Чернівецькій області існує значна потреба вдосконалення соціальної інфраструктури, але досвід використання ДПП відсутній взагалі, на відміну від інших областей. Тому, на нашу думку, важливого значення набуває вивчення основних характеристик та особливостей соціальної інфраструктури для визначення можливостей активного використання інструментів ДПП та виділення заходів, що сприятимуть запровадження такого досвіду.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Значна кількість науковців із різних сторін досліджували досвід використання ДПП для розвитку соціальної інфраструктури. Особливості, передумови вдосконалення соціальної інфраструктури розглядали такі як: І. А. Кох [1], В. С. Антонюк [3], А. Ж. Булікеева [3], Д. О. Кривава [7], визначаючи, що важливим інструментом її вдосконалення є партнерство між державою та бізнесом. Т. М. Кришталь [2], І. В. Линів [4], К. В. Павлюк [10], Л. Л. Гриценко [6] досліджували ДПП як механізм розвитку соціальної інфраструктури.

Але особливості, заходи, переваги запровадження такої форми співробітництва для розвитку соціальної інфраструктури міста, області досліджені недостатньо, тому на нашу думку, є актуальними на сьогодні, особливо для країн, де присутня ринкова економіка.

Формулювання цілей статті й аргументування актуальності поставленого завдання. Метою даного дослідження є визначення та доведення необхідності запровадження ДПП у сфері соціальної інфраструктури на прикладі Чернівецької області. Виходячи з мети, завданнями є:

- виділення передумов розвитку соціальної інфраструктури;
- визначення основних характеристик та особливостей соціальної інфраструктури для виділення можливостей використання інструментів ДПП;
- визначення потреби розвитку соціальної інфраструктури на прикладі Чернівецької області;
- виокремлення вигод та інтересів учасників ДПП при реалізації проектів соціального спрямування;
- формулювання системи заходів активного запровадження досвіду використання ДПП у галузі соціальної інфраструктури на рівні області.

Виклад основного матеріалу. І. А. Кох, досліджуючи передумови розвитку соціальної інфраструктури, визначив, що особливо інтенсивно вона розвивається з середини ХХ століття у всіх країнах з розвинутою ринковою економікою. Науково-технічна революція стимулювала розвиток соціальної інфраструктури, оскільки вона, з одного боку, вимагала значного підвищення якості робочої сили за рахунок розвитку інтелекту, укріплення здоров'я, зміни структури трудових мотивів, а з іншого боку, була створена якісно нова матеріально-технічна база в соціальній сфері, сфери дотримання матеріальних та духовних потреб людей [1, с.244]. Зважаючи на те, що в Україні вже давно існує ринкова економіка, слід також особливо увагу приділити розвитку соціальної інфраструктури міст, регіонів та самої країни. Адже із розвитком ринкових відносин пріоритетним напрямом має стати соціальна сфера, яка особливої уваги не отримувала у трансформаційний період. Необхідність періодизації відносин між державою та бізнесом щодо розвитку соціальної інфраструктури відображена у потребах суспільства й повинна зазнавати якісних змін.

Т. М. Кришталь зазначає, що механізм ДПП дозволяє вирішити питання обмеженості ресурсів регіонального та місцевого бюджетів в аспекті фінансування проектів соціальної та виробничої інфраструктури, а також інших проектів, важливість яких обґрунтована для розвитку соціально-економічної системи регіону. При використанні механізмів ДПП відбувається перерозподіл ризиків між суб'єктами приватного сектора економіки та державними структурами, зокрема

шляхом перерозподілу комерційних ризиків [2, с.140]. Тому це збільшує можливість успішної реалізації та вдосконалення проектів соціальної інфраструктури.

В. С. Антонюк та А. Ж. Булікеева, розглядаючи системні характеристики соціальної інфраструктури регіону, визначили її особливості:

- галузі соціальної інфраструктури – комплементарні, неможливо одні інфраструктурні об'єкти замінити іншими, вони існують тільки в комплексі, взаємодіючи і доповнюючи один одного;

- продукт соціальної інфраструктури – це послуга, яка не створює нову продукцію, але є результатом праці, яка додає нову вартість до вартості вже створеного блага;

- послуги соціальної інфраструктури – нетранспортабельні, надаються тільки населенню регіону, їх неможливо імпортувати, вони не підлягають складуванню, резервуванню або накопиченню;

- попит на послуги соціальної інфраструктури індивідуальні [3, с.36-37]. Що доказує, що соціальна інфраструктура є індивідуальною потребою населення міста та області, яку слід вивчати на відповідному рівні.

І. В. Линів вважає, що при вирішенні питань життєзабезпечення необхідний системний підхід і слід розглянути «Систему життєзабезпечення людини», комплекс (систему) містобудівних, соціально-економічних, господарсько-побутових, медико-профілактичних заходів, спрямованих на нейтралізацію або згладжування негативних впливів навколишнього середовища на життєдіяльність населення та забезпечення його високої працездатності при збереженні високого рівня здоров'я і соціального благополуччя [4, с.55]. Це матиме ефект компліментарності.

Але слід зауважити, що будівництво об'єктів соціальної інфраструктури має низку особливостей:

- як правило, не несуть комерційну вигоду;

- значна доля позичкового фінансування;

- низька вартість кредитних ресурсів (при наявності довгострокової цільової програми) [5, с.7], що є досить непривабливим для бізнесу та вимагає державної підтримки та привілеїв.

Тому Л. Л. Гриценко зазначає, що сьогодні існує велика кількість проблем, пов'язаних з відсутністю інвестиційних вкладень в об'єкти інфраструктури, недостатністю бюджетного фінансування реалізації інфраструктурних інвестиційних та інноваційних проектів тощо [6, с. 52]. Тому ДПП може стати довгостроковим інструментом інфраструктурних проектів, що відносяться до соціальної сфери.

Д. О. Кривова стверджує, що управління соціальною інфраструктурою на федеральному рівні здійснюється на основі законодавства у повсякденній діяльності органів державної влади з регулювання соціальної сфери, а також за допомогою національних проектів, реалізації соціальних програм. Планування, організація, регулювання, контроль та зміст інших функцій державного, регіонального управління обумовлені специфікою завдань, які виконуються на відповідному рівні [7, с.16]. Тому, на нашу думку, питання вдосконалення соціальної інфраструктури Чернівецької області повинно вирішуватись на рівні місцевих та обласних органів державної влади.

Чернівецька область має незначний досвід використання інструментів ДПП, про це свідчать дані, наведені на рис. 1.

З рис. 1 можна побачити, що Полтавська область надає перевагу концесії (109 договорів), також застосовується договір спільної діяльності (5). Щодо Чернівецької області, то проектів, реалізованих на основі ДПП, станом на 2017 рік немає. Тобто існує нагальна потреба у налагодженні співпраці держави та бізнесу.

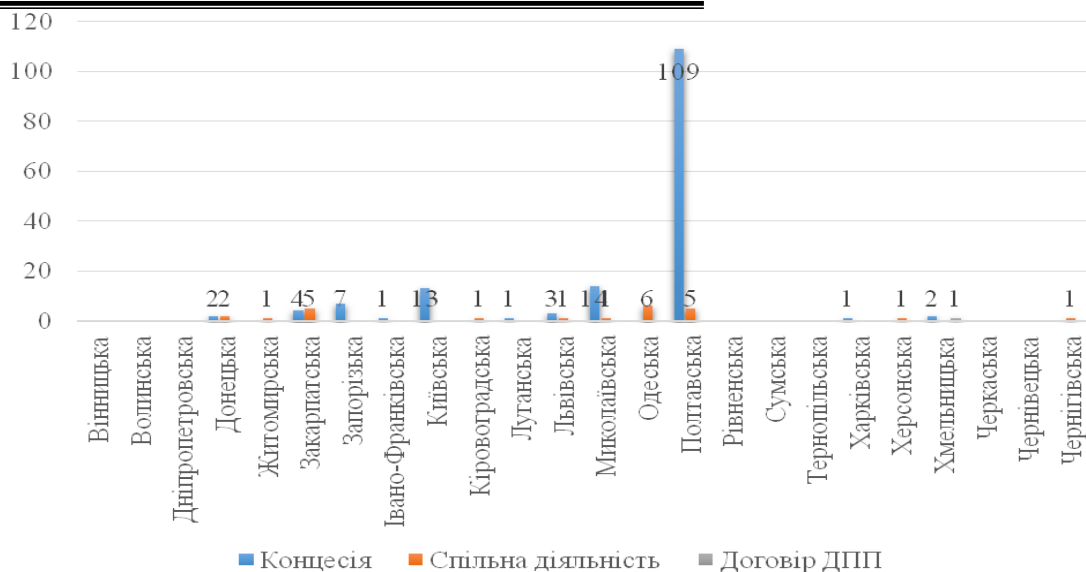


Рис. 1. Результати ДПП у Чернівецькій області (кількість укладених договорів)*

*Джерело: складено автором на основі [8].

На сайті Чернівецької обласної адміністрації представлений «Перелік об'єктів інвестування, що можуть бути реалізовані в рамках ДПП у Чернівецькій області» [9]:

1. Глибоцький район:
 - ремонт водогону, модернізація мереж водопостачання, реконструкція очисних споруд.
2. Заставнівський район:
 - реконструкція або створення підприємства сортування та переробки твердих відходів у селищі міського типу Кострижівка.
3. Кіцманський район:
 - реконструкція колишнього кінотеатру під спортивно-розважальний центр із облаштуванням об'єкта громадського харчування (кафе-бару), більярдного залу та збереження цільового використання;
 - оновлення приміщення колишнього пункту швидкої медичної допомоги;
 - створення туристичної бази, дендропарку та інше.
4. Сторожинецький район:
 - реконструкція існуючого комунального обласного позашкільного оздоровчого закладу.
5. Місто Новодністрівськ:
 - реконструкція очисних споруд;
 - будівництво бази відпочинку на прибережній смузі р. Дністер;
 - будівництво еко-табору;
 - будівництво комплексу з переробки твердих побутових відходів;
 - улаштування дахової сонячної електростанції ЗОШ №1;
 - реконструкція міського ринку.
6. Місто Чернівці:
 - будівництво заводу із переробки ТВП;
 - будівництво та влаштування стадіону «Електронмаш»;
 - будівництво палацу спорту;
 - реконструкція котелень Залозецького – С. Щедрина з встановленням біокотла на пелетах.

Представлені проекти мають значний вплив на соціальну сферу, адже сприяють створенню належних умов для життя, культурного розвитку, оздоровлення та лікування населення Чернівецької області. Окрім значного соціального ефекту, наявні вигоди та можливі інтереси як для держави, так і для бізнесу (див. табл. 1).

Вигоди та інтереси сторін у процесі реалізації проектів державно-приватного партнерства у соціальній сфері*

Державний сектор	Приватний сектор
Виконання своїх основних соціальних функцій.	Отримання визнання від суспільства (втрачається необхідність у рекламі, заміняє спонсорство).
Задоволення суспільних потреб та інтересів.	Одержання стабільного прибутку.
Реалізація суспільно важливих проектів за відсутності необхідних для цього ресурсів.	Розвиток бізнесу за рахунок використання об'єктів, що знаходилися у власності держави.
Надходження до державного бюджету за рахунок реалізації проекту ДПП.	Наявність гарантій повернення коштів згідно з укладеним договором.
Довгострокові відносини, що створюють передумови для подальшої співпраці з бізнесом.	Налагодження зв'язків та взаємозалежності між органами державної влади, можливість подолання бюрократії.
Підвищення ефективності управління об'єктами інфраструктури за рахунок залучення фахівців приватного сектора.	Наявність певного захисту у кризові періоди.
Підвищення рівня соціально-економічного розвитку та вирішення соціальних проблем.	Підвищення рівня прибутковості бізнесу, співпраця з державою.

*Джерело: складено автором самостійно.

Використання ДПП має значні вигоди як для держави, так і бізнесу. Водночас, реалізація проектів, представлених у «Переліку об'єктів інвестування, що можуть бути реалізовані в рамках ДПП у Чернівецькій області» значно покращать складові соціальної сфери області. Тому існує нагальна потреба у створенні платформи співробітництва між органами міської та обласної влади і бізнесом у рамках реалізації соціально значущих проектів на основі ДПП.

Але для цього необхідно запровадити низку змін. На думку К. В. Павлюк, С. М. Павлюк для розвитку державно-приватного партнерства необхідно: закріплення принципів ДПП у державних і регіональних стратегіях соціально-економічного розвитку держави та регіонів; створення сприятливого інституційного середовища ДПП; розробка і удосконалення його нормативно-правової бази; забезпечення державної підтримки і гарантій держави партнерам з приватного сектору; створення державного органу з питань ДПП, а також інститутів громадянського суспільства, необхідних для його діяльності: об'єднань, асоціацій, союзів, експертних і консультативних комітетів; запровадження публічного контролю за виконанням договірних зобов'язань всіма учасниками-партнерами [10]. Важливо також створити платформу для побудови соціального діалогу між органами місцевого самоврядування, приватним партнером та суспільством, що сприятиме вивченню потреб населення. Слід сформулювати основні соціальні пріоритети для бізнесу у процесі їх діяльності, які сприятимуть посиленню соціальної відповідальності бізнесу та формуватимуть партнерські стосунки з державою. Ці заходи значно розширять досвід використання інструментів ДПП у всіх областях і країні та покращать умови життєдіяльності, культурного, духовного та спортивного розвитку суспільства.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. ДПП – це форма співробітництва між державою та бізнесом, яка може реалізовуватись у різних масштабах та рівнях й здійснює значний вплив на розвиток соціальної інфраструктури. Перехід України на новий рівень відносин, а саме ринкових, зумовив вивчення соціальної інфраструктури як необхідної складової відтворення населення, забезпечення життєдіяльності, підвищення продуктивності праці та інше. Тому при дослідженні було виділено низку характеристик соціальної інфраструктури: комплементарність, індивідуальність попиту, диференціація між різними містами, областями, районами та інші. Це зумовило звуження дослідження до конкретної області, де є попит, але відсутній досвід застосування ДПП з різних причин. Низька практика використання ДПП може бути спричинена відсутністю комерційної вигоди, значної частки позичкового фінансування, низької вартості кредитних ресурсів та інших. Але, водночас, існують значні

вигоди для обох сторін: держава може виконати свої основні соціальні функції, збільшити надходження до державного бюджету, створити та підтримувати партнерські стосунки з бізнесом, підвищити якість соціальної інфраструктури, вирішити соціальні проблеми. Бізнес може зайняти зручну та прибуткову нішу на ринку, отримавши визнання від суспільства, стабільного прибутку, розвивати бізнес за рахунок використання об'єктів, що знаходилися у власності держави та інші. Тому розвиток соціальної інфраструктури на основі ДПП може стати потужним інструментом посилення ринкових відносин та забезпечення належних умов життєдіяльності суспільства. Слід особливу увагу приділяти саме запровадженню та практиці використання ДПП у областях та містах. Для Чернівецької області така практика буде новою, але вищезазначені вигоди повинні створити мотив як для бізнесу, так і для місцевої та обласної влади. Для цього потрібно: визначити основні принципи ДПП у стратегіях соціально-економічного розвитку держави та регіонів; забезпечити сприятливе інституційне середовище ДПП; створити державний орган з питань ДПП, а також інститути громадянського суспільства, необхідних для його діяльності; створити платформу для взаємодії держави, бізнесу та суспільства; посилити соціальну відповідальність бізнесу. Це значно посилить запровадження ДПП у напрямі вдосконалення не тільки соціальної інфраструктури, але й інших сфер.

Але не вирішеним залишається питання організації системи інститутів громадянського суспільства, створення необхідних для його діяльності умов та визначення їх юридичних прав та обов'язків, що потребує подальших досліджень.

Список використаних джерел:

1. Кох И. А. Социальная инфраструктура как фактор социокультурного развития региона / Иван Адамович Кох. – Режим доступа: http://elar.urfu.ru/bitstream/10995/31904/1/srbu_2015_48.pdf.
2. Кришталь Т. М. Державно-приватне партнерство як основний механізм розвитку інфраструктури регіону [Електронний ресурс] / Т. М. Кришталь // Сталий розвиток економіки. – 2013. – № 3. – С. 137-141. – Режим доступу: http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/sre_2013_3_31.pdf.
3. Антонюк В. С. Социальная инфраструктура в системе региональной инфраструктуры / В. С. Антонюк, А. Ж. Буликеева // Вестник Тюменского национального университета. – 2013. – №11. – С.31-39.
4. Линев И. В. Использование государственно-частного партнерства в развитии инфраструктуры / Игорь Викторович Линев // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). – 2016. – Т. 7. – № 2. – С. 54–60.
5. Проекты государственно-частного партнерства [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://docplayer/43806383-Gchp-v-socialnoy-infrastrukture.html>.
6. Гриценко Л. Л. Концептуальні засади державно-приватного партнерства / Л. Л. Гриценко // Вісник Сум ДУ. Серія «52 Економіка». – 2012. – №3. – С.52-59.
7. Кривова Д. А. Управление социальной инфраструктурой в малых городах: автореф. дисс. на соискание уч. степени канд. соц. наук: спец. 22.00.08 «Социология управления» / Кривова Дарья Александровна. – Екатеринбург, 2013. – 27 с.
8. Довідка щодо результатів здійснення ДПП (2017 рік) [Електронний ресурс] / Міністерство економічного розвитку і торгівлі України. – Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/>
9. Перелік об'єктів інвестування, що можуть бути реалізовані в рамках державно-приватного партнерства в Чернівецькій області станом на 1 січня 2018 року [Електронний ресурс] / Чернівецька обласна адміністрація. – Режим доступу: <http://www.bukoda.gov.ua/>
10. Павлюк К. В. Сутність і роль державно-приватного партнерства в соціально-економічному розвитку держави [Електронний ресурс] / К. В. Павлюк, С. М. Павлюк // Наукові праці КНТУ. Економічні науки. – 2010. – Режим доступу: http://www.kntu.kr.ua/doc/zb_17_ekon/stat_17/02.pdf.

Oleksandra Sidunyak,

Chernivtsi Institute of Trade and Economics of KNUTE,
Chernivtsi

NECESSITY OF THE DEVELOPMENT OF SOCIAL INFRASTRUCTURE IN THE CHERNIVTSI REGION ON THE BASIS OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP

Summary

The need to use a public-private partnership (PPP) for social infrastructure development of the region as a necessary

component of market relations is disclosed in the article. There are presented such social infrastructure characteristics as complementarity, individuality of demand, and differentiation between different cities, regions, districts and other, which should be included in the application of PPPs for the development of social infrastructure. The research showed that the use of PPP for a particular area should be carried out in a regional aspect. Therefore, the Chernivtsi region was chosen, where was a significant need, but experience was absent for various reasons. A significant benefits for the state and business as an incentive for the adoption of this type of cooperation were highlighted. There are proposed such measures that will enhance the practice of social infrastructure improvement based on PPPs as: to define the basic principles of PPP in the strategies of socio-economic development of the state and regions; to provide a favorable institutional framework for PPPs; to create a state body on PPP issues and civil society institutions which are necessary for its activities.

Keywords: social infrastructure, public-private partnership, market economy, characteristics of social infrastructure, PPP principles, PPP institutional environment, PPP results, benefits and interests of PPP participants.

References:

1. Koh, I.A. (2015). *Social infrastructure as a factor of socio-cultural development of the region*. Available at: http://elar.urfu.ru/bitstream/10995/31904/1/srbu_2015_48.pdf (in Russ.).
2. Kryshchal', T.M. (2013). Public-private partnership as the main mechanism of regional infrastructure development. *Stalyj rozvytok ekonomiky [Sustainable development of the economy]*, no. 3, pp. 137-141. Available at: http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/sre_2013_3_31.pdf (in Ukr.).
3. Antonjuk, V.S., Bulikeeva, A.Zh. (2013). Social infrastructure in the regional infrastructure system. *Vestnik Tjumenskogo nacional'nogo universiteta [Bulletin of the Tyumen National University]*, no.11, pp. 31-39 (in Russ.).
4. Linev, I.V. (2016). The use of public-private partnership in infrastructure development. *MIR (Modernizacija. Innovacii. Razvitie [MID (Modernization, Innovation, Development)]*, vol. 7, no. 2, pp. 54-60 (in Russ.).
5. *Public-Private Partnership Projects*. Available at: <http://docplayer/43806383-Gchp-v-socialnoy-infrastrukture.html> (in Russ.).
6. Hrytsenko, L.L. (2012). Conceptual Principles of Public-Private Partnership. *Visnyk Sum DU. Seriya «52 Ekonomika» [Visnyk Sum of DU. Series 52 Economics]*, no. 3, pp.52-59 (in Ukr.).
7. Krivova, D.A. (2013). *Management of social infrastructure in small towns*. Abstract to PhD dissertation, Sociology of Management, Ekaterenburg (in Russ.).
8. Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine (2018). *Reference on the results of the PPP (2017)*. Available at: <http://www.me.gov.ua/> (in Ukr.).
9. Chernivtsi regional administration (2018). *List of investment objects that can be implemented in the framework of public-private partnership in Chernivtsi region as of January 1, 2018*. Available at: <http://www.bukoda.gov.ua/> (in Ukr.).
10. Pavliuk, K.V., Pavliuk, S.M. (2010). The essence and role of public-private partnership in the socio-economic development of the state. *Naukovi pratsi KNTU. Ekonomichni nauky [Scientific works of KNTU. Economic sciences]*. Available at: http://www.kntu.kr.ua/doc/zb_17_ekon/stat_17/02.pdf (in Ukr.).

