

ШЛЯХИ ЗМІЦНЕННЯ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ БАЗИ СОЦІАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНУ

Пригодюк О.М., к.е.н.,
Черкаський державний технологічний університет,
prigoduk@ukr.net

Регіон є складною системою, що має територіальну локалізацію, характеризується нестабільністю бюджетного законодавства, фінансовими обмеженнями, амбівалентним характером управління, з метою розвитку якого повинні органічно поєднуватися як економічна раціональність, економічне зростання, збільшення дохідної частини місцевих бюджетів, так і соціальна ефективність, яка визначається рівнем і якістю життя населення.

Основними напрямками міжтериторіального співробітництва у сфері соціальної інфраструктури можуть стати будівництво великих соціокультурних об'єктів, транспортних комунікацій, смітєвих полігонів, місць поховання. Однак, зазвичай, вирішення питання територіального розміщення вищезазначених об'єктів супроводжується міжтериторіальними конфліктами, що гальмує процес розвитку соціальної інфраструктури. Аналогічна проблема виникає у процесі створення об'єднаних територіальних громад, формування яких передбачає вирішення проблеми територіального розміщення опорних шкіл, лікарень та інших об'єктів соціальної інфраструктури.

Забезпечення ефективного функціонування та розвитку соціальної інфраструктури в інтересах населення вимагає формування відповідного рівня матеріально-технічної бази, релевантної сучасним потребам населення. Створення системи методичного, матеріально-технічного розвитку соціальної інфраструктури регіону вимагає значних капіталовкладень.

Так, одним із пріоритетних завдань сьогодення є зміцнення фінансово-економічної бази розвитку соціальної інфраструктури. Зміна бюджетної, податкової політики держави – один з напрямів діяльності у цій сфері. Сучасна політика децентралізації сприяє перерозподілу податкових надходжень між державою і регіонами. Значущу роль у цьому процесі відіграє процес формування об'єднаних територіальних громад. Забезпечення прозорості міжбюджетних відносин передбачає чітке закріплення нормативу відрахувань до місцевого бюджету ряду податків, насамперед, податку на прибуток підприємств, що забезпечує високий рівень мотивації місцевих органів влади до соціально-економічного розвитку території, зокрема розвитку соціальної інфраструктури [1].

Однак тільки бюджетне фінансування процесів розвитку інфраструктури не дасть відчутного результату, необхідний концептуально новий підхід, який дав би змогу консолідувати зусилля держави, населення, підприємців з метою підвищення рівня та якості життя, соціально-економічного розвитку регіону загалом та окремих його територій.

Залученню додаткової фінансової підтримки розвитку соціальної інфраструктури можуть сприяти заходи у напрямку формування сприятливого інвестиційного клімату, розвитку інноваційних проєктів, підтримки малого та середнього бізнесу. Основою реалізації визначених напрямів повинні виступати технології регіонального маркетингу, що передбачає цілеспрямовану діяльність, яка об'єднує зусилля регіональних, місцевих органів влади, бізнесу та населення, орієнтована на виявлення та створення конкурентних переваг території, унікальних місцевих товарів і послуг з метою соціально-економічного розвитку регіону, серед них і його соціальної інфраструктури, підвищення рівня і якості життя населення [2].

Маркетингові технології розвитку регіону є не тільки фактором формування додаткових податкових відрахувань до місцевого бюджету, і, як наслідок, можуть виступати основою фінансового забезпечення розвитку соціальної інфраструктури, а й дають можливість реалізувати додаткові стимули для її розвитку. Наприклад, розвиток туризму залучає потенційних споживачів послуг соціальної інфраструктури, що дає змогу підприємцям реалізувати економічно виправдані проєкти, ініціює розвиток об'єктів дозвільної, споживчої, торговельної інфраструктури.

В умовах дефіциту місцевих бюджетів, залучення приватних інвестицій є найбільш значущим чинником розвитку соціальної інфраструктури. Співпраця органів влади та бізнес – спільноти характеризується широким спектром практик взаємодії: від залучення фінансових коштів організацій на безоплатній основі до реалізації проєктів державно-приватного партнерства (ДПП). Між цими полюсами є такі форми взаємодії, як короткострокові контракти на виконання певного виду робіт, надання громадських послуг, сервісні угоди ремонту та експлуатації об'єктів соціальної інфраструктури, спільні підприємства [3]. Однак, як показує світова практика, масштабні проєкти державно-приватного партнерства є найбільш ефективною формою співпраці, що забезпечує реалізацію стратегічних цілей розвитку соціальної інфраструктури. Тож механізм ДПП може стати базовою конструкцією залучення позабюджетних інвестицій у розвиток соціальної інфраструктури, однак через низьку компетентність і низький рівень готовності органи регіонального управління зовсім мало використовують механізми ДПП, спираючись на традиційні методи бюджетного фінансування капіталовкладень в об'єкти соціальної інфраструктури.

У сучасних умовах ринку необхідна інституційна перебудова стійких моделей поведінки влади у взаємодії з бізнесом, формування концептуально-нової і послідовної політики переходу від адміністративного примусу бізнесу до благодійності і безоплатну передачу коштів на розвиток

соціальної інфраструктури до фокусованих інвестицій, взаємовигідної співпраці. Споживацьке ставлення до бізнесу з боку влади, вузько прагматична орієнтація на використання його ресурсів у розвитку соціальної інфраструктури стають неспроможними в умовах сучасної економіки [4]. Сформоване протиріччя і проблеми актуалізують визначення факторів, що обмежують реалізацію проектів державно-приватного партнерства:

- цільова орієнтація проектів на великий бізнес;
- обмежений доступ інвесторів до інформації;
- існування стереотипів збитковості соціальних проектів;
- тривалість і складність процедури узгодження сторін;
- незначна практика надання приватному інвестору можливостей подальшої участі в управлінні об'єктами соціальної інфраструктури;
- відсутність у регіональної влади можливостей забезпечення мотивації для приватних інвесторів (зменшення податкового тягара, звільнення інвестицій від податку на прибуток);
- відсутність прозорості під час укладання контрактів, відкритого конкурентного середовища;
- значний рівень корупції, тощо.

У межах здійснення державно-приватного партнерства відповідно до Закону «Про державно-приватне партнерство» від 01.07.2010 №2404-VI та інших законодавчих актів України можуть укладатися договори про концесію, управління майном (винятково за умови передбачення у договорі, укладеному в межах державно-приватного партнерства, інвестиційних зобов'язань приватного партнера), спільну діяльність та інші. На сьогоднішній день найбільш застосованою формою державно-приватного партнерства є концесійна модель і моделі, засновані на розмежування прав власності на об'єкт угоди ДПП [5].

З огляду на поширену практику залучення фінансових коштів приватних організацій з метою вирішення питань місцевого значення, необхідно законодавчо закріпити за органами місцевого самоврядування повноважень на пільгове оподаткування для підприємств-учасників у програмах розвитку соціальної інфраструктури території. Ще одним механізмом мотивації є введення податкових пільг для підприємств, що надають безповоротні приватні інвестиції (повернення частини інвестицій у межах певної частки сплачених податкових виплат) [6]. Дуже значущою є громадська підтримка підприємницької активності, що забезпечує розвиток соціальної інфраструктури: висвітлення їхньої діяльності в місцевій пресі, визнання, моральне стимулювання.

Отже, ефективним інструментом фінансового забезпечення розвитку соціальної інфраструктури, є використання механізму державно-приватного партнерства, що забезпечить: зменшення навантаження на регіональний та місцеві бюджети; зміцнення матеріально-технічної бази та інфраструктури освіти, охорони здоров'я та інших видів діяльності соціальної сфери; комплексну безпеку і енергоефективність закладів соціальної інфраструктури; інноваційний характер розвитку освіти, охорони здоров'я та інших видів діяльності соціальної сфери через модернізацію організаційних і технологічних умов відповідно до сучасних вимог і потреб.

Список використаних джерел:

1. Лібанова Е. М. Стратегічні пріоритети соціальної політики України на початку XXI століття. Демографія та соціальна економіка. 2008. № 1. С. 9–22.
2. Вахович І. М., Пушкарчук І. М., Товстенюк О. В. До питання формування соціальної відповідальності бізнесу в Україні. Економічний форум. 2017. № 1. С. 230–238. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecfor_2017_1_36
3. Особливості застосування державно-приватного партнерства як механізму реалізації нової регіональної політики: аналіт. зап. / Нац. ін-т стратег. дослідж. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1239/>
4. Коломицева О. В. Роль партнерських відносин у забезпеченні розвитку інфраструктури регіону. Збірник наукових праць Черкаського державного технологічного університету. Серія: Економічні науки. Черкаси: ЧДТУ, 2016. Вип. 43. Ч. II. С. 61–67.
5. Державні цільові програми / М-во екон. розвитку і торгівлі України. URL: <http://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&tag=DerzhavniTsiloviProgrami>
6. Яневич Н. Я. Методичні засади формування системи моніторингу ефективності соціальних інвестицій. Вісник Хмельницького національного університету. 2013. № 4. Т. 1. С. 237–243.