

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ

СЕКЦІЯ 2

УДК 338

DOI: <https://doi.org/10.32840/2522-4263/2021-2-2>

Голей Ю.М.

*асистент кафедри маркетингу та міжнародного менеджменту
Дніпровського національного університету імені Олеся Гончара*

Goley Yuliia

*Assistant of the Department of Marketing and International Management
Oles Honchar Dnipro National University*

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СОЦІАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА ПРИКЛАДІ ДНІПРОПЕТРОВСЬКОГО РЕГІОНУ

PROSPECTS OF SOCIAL INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT ON THE EXAMPLE OF DNIPROPETROVSK REGION

АНОТАЦІЯ

У статті розглянуто актуальну проблему розвитку соціальної інфраструктури України через призму регіонального розвитку на прикладі Дніпропетровської області. Визначено поточний стан закладів освіти, охорони здоров'я та транспортної інфраструктури регіону, виділено поточні проблеми. Установлено, що більшість об'єктів освіти та охорони здоров'я зведено ще в період існування Радянського Союзу. Сьогодні такі заклади мають незадовільний технічний стан, потребують капітального або поточного ремонту, оновлення внутрішніх мереж і оснащення новим діагностичним обладнанням із метою підвищення якості та доступності освіти й медичної допомоги в регіоні. Виділено проблеми розвитку транспортної інфраструктури, необхідність підвищення рівня доступності та комфортності транспорту в регіоні. Представлено напрями вирішення виявлених проблем та перспективи розвитку регіональної соціальної інфраструктури. Як інструмент вирішення виділених проблем розглянуто можливість стимулювання в регіоні соціальних інвестицій бізнесу як всіляких ресурсів і фінансових коштів підприємств, які спрямовуються ними на реалізацію зовнішніх або внутрішніх соціальних програм. При цьому основна мета соціальних інвестицій – це підвищення рівня життя громадян і зниження рівня суспільної напруженості.

Ключові слова: соціальна інфраструктура, освітня інфраструктура, медична інфраструктура, транспортна інфраструктура, соціально відповідальне інвестування.

АННОТАЦИЯ

В статье рассмотрена актуальная проблема развития социальной инфраструктуры Украины через призму регионального развития на примере Днепропетровской области. Определено текущее состояние учреждений образования, здравоохранения и транспортной инфраструктуры региона, выделены текущие проблемы. Установлено, что большинство объектов образования и здравоохранения были возведены еще в период существования Советского Союза и сегодня имеют неудовлетворительное техническое состояние, нуждаются в капитальном или текущем ремонте, обновлении внутренних сетей и оснащении новым диагностическим оборудованием с целью повышения качества и доступности образования и медицинской помощи в регионе. Выделены проблемы развития транспортной инфраструктуры, необходимость повышения уровня доступности и комфортности транспорта в регионе. Представлены направления решения выявленных проблем и перспективы развития региональной социальной инфраструктуры. В качестве инструмента решения выделенных проблем

рассмотрена возможность стимулирования в регионе социальных инвестиций бизнеса как всевозможных ресурсов и финансовых средств предприятий, направляемых ими на реализацию внешних или внутренних социальных программ. При этом основная цель социальных инвестиций – это повышение уровня жизни граждан и снижение уровня общественной напряженности.

Ключевые слова: социальная инфраструктура, образовательная инфраструктура, медицинская инфраструктура, транспортная инфраструктура, социально ответственное инвестирование.

ANNOTATION

A global imperative that is especially relevant for Ukraine in view of the social, environmental and economic challenges of sustainable development is to ensure sustainable development. Therefore, addressing the topic of prospects for the development of infrastructure in the country's regions, given the fact that Ukraine is currently moving towards the implementation of a wide range of reforms aimed at improving the welfare of the population is a very important topic. First, because the components of the infrastructure are the main principles of quality of life, which affect the level of satisfaction of citizens. Secondly, a highly developed infrastructure complex is able to bring the country to a whole new European level of development. In terms of infrastructure development, the following priority areas are: housing and communal services, transport and communications, medicine, education, recreation system, ecology, social security, culture, as the most important systems that ensure the gradual sustainable development of each region, and the country as a whole. Despite the sufficient attention of state and regional authorities to the development of infrastructure in many regions of the country, there are still problems of existing infrastructure facilities, such as - educational, cultural, sports, medical, preschool educational institutions and schools, hospitals, etc. The degree of wear of which sometimes reaches 60%. In addition, there are problems with the provision of urban and regional transport to meet the existing needs of residents of the city and its remote areas, which provokes significant time to travel, and so on. In general, the quality of most social infrastructure facilities leaves much to be desired, which determines the high degree of relevance of the topic of this article. The article analyzes the current state of educational institutions, health care and transport infrastructure of the Dnipropetrovsk region, identifies urgent problems. In addition, the problems of the development of transport infrastructure (insufficient number of transport units, its unsatisfactory technical condition, frequent breakdowns, high level of wear,

etc.) are highlighted, which requires taking measures to increase the level of accessibility and comfort of transport in the region.

Key words: social infrastructure, educational infrastructure, medical infrastructure, transport infrastructure, socially responsible investment.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Глобальним імперативом, що особливо актуалізується для України з огляду на соціальні, екологічні та економічні виклики, є забезпечення сталого розвитку. Тому звернення до теми перспектив розвитку інфраструктури регіонів країни, зважаючи на той факт, що Україна крокує шляхом утілення широкого спектру реформ, які спрямовані на покращення добробуту населення, є дуже важливою темою. По-перше, тому, що складники інфраструктурного комплексу виступають головними засадами забезпечення якості життя, які впливають на рівень задоволеності громадян. По-друге, високорозвинутий інфраструктурний комплекс спроможний вивести державу на зовсім новий європейський рівень розвитку.

У питанні розвитку інфраструктури першочергове місце займають такі складники, як житлово-комунальне господарство, транспорт та зв'язок, медицина, освіта, рекреаційна система, екологія, соціальне забезпечення, культура як найбільш важливі системи, котрі забезпечують поступовий сталий розвиток кожного регіону й у цілому країни.

Незважаючи на достатню увагу з боку державної та регіональної влади до питань розвитку інфраструктури у багатьох регіонах країни, залишаються наявними проблеми існуючих інфраструктурних об'єктів, таких як освітні, культурні, спортивні, медичні, дошкільні освітні заклади та школи, лікарні, ступінь зносу яких часом доходить до 60%. Окрім цього, спостерігаються проблеми із забезпеченням міським та регіональним транспортом для покриття існуючих потреб мешканців міста та його віддалених районів, що провокує значні витрати часу на пересування тощо. У цілому якість більшості об'єктів соціальної інфраструктури залишає бажати кращого, що зумовлює високий ступінь актуальності теми статті.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спирається автор. Основні складники та стан соціальної інфраструктури досліджували такі українські автори, як: О.А. Агарков, В.С. Бойченко, В.М. Вакуленко, О.О. Євсєєва, О.С. Ігнатенко, І.Ф. Коломієць, Н.Є. Копер, В.П. Третяк, М.К. Орлатий, А.А. Пакуліна, Л.В. Шаульська та ін. Незважаючи на велику кількість робіт, недостатньо досліджуваними залишаються питання перспектив розвитку соціальної інфраструктури окремих регіонів та міст та інструментарію забезпечення цього процесу на рівні регіону.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Мета дослідження – розглянути сучас-

ний стан соціальної інфраструктури, виділити можливий інструментарій її поліпшення й обґрунтувати існуючі перспективи розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Одним із найбільш розвинених економічних регіонів України є Дніпропетровська область. За чисельністю постійного населення, своїм внеском у загальнодержавні обсяги виробництва ВВП (валового внутрішнього продукту), масштабами сільськогосподарського та промислового виробництва, а також обсягами експорту товарів та надходжень до бюджету Дніпропетровська область посідає провідні місця серед інших регіонів країни. Проте нинішня структура економіки області ще не є запорукою прискореного розвитку та не гарантує стабільного поліпшення якості життя мешканців. Територія Дніпропетровської області становить 31 914 км², що відповідає 5,3% площі країни. Чисельність населення станом на 01.01.2020 становить 3 176,7 тис осіб (рис. 1), що відповідає 7,58% населення країни. Для Дніпропетровської області характерним є високий рівень урбанізації (міське населення – 2 668,8 тис осіб (84%), сільське – 507,9 тис осіб (16%)), який визначає найвищу в Україні щільність населення на рівні 102,7 на один квадратний кілометр (коли середня по країні становить 75,5).

Загальна кількість закладів освіти скоротилася на 104 од., або 5,07% (рис. 2).

Серед усіх закладів освіти виросла кількість закладів дошкільної освіти – на 17 од., або на 1,76%. За кількісними показниками кількість закладів дошкільної освіти у громадах Дніпропетровської області планомірно зростає з 2016 р. Кількість закладів вищої освіти (ЗВО) збільшилася на одиницю, або на 3,45%.

Кількість закладів професійної (професійно-технічної) освіти залишилася без змін. Кількість закладів загальної середньої освіти скоротилася на 122 од., або на 12,18% (рис. 3).

В області існує достатньо розвинена мережа закладів охорони здоров'я, які надають усі основні види медичної допомоги жителям області. Станом на 31.12.2019 мережа медичних закладів області має у своєму складі 113 од. [2]. Окрім того, до складу лікарських закладів входить 569 підрозділів, які надають амбулаторно-поліклінічну допомогу (поліклінік та поліклінічних відділень). Загальна потужність закладів та підрозділів, які надають амбулаторно-поліклінічну допомогу, становить 80 817 відвідувань за зміну. При цьому в межах регіону цього недостатньо, тому що багато закладів освіти та лікарських закладів мають не досить задовільний технічний стан, бо побудовані вони були ще за часів Радянського Союзу, більше 50–80 років тому.

Окрім того, у Дніпропетровській області залишаються, як і в середньому по Україні, проблеми з доступністю послуг лікарів. Так, у 25%



Рис. 1. Динаміка чисельності населення Дніпропетровської області, 2016–2020 рр., тис од. [1]

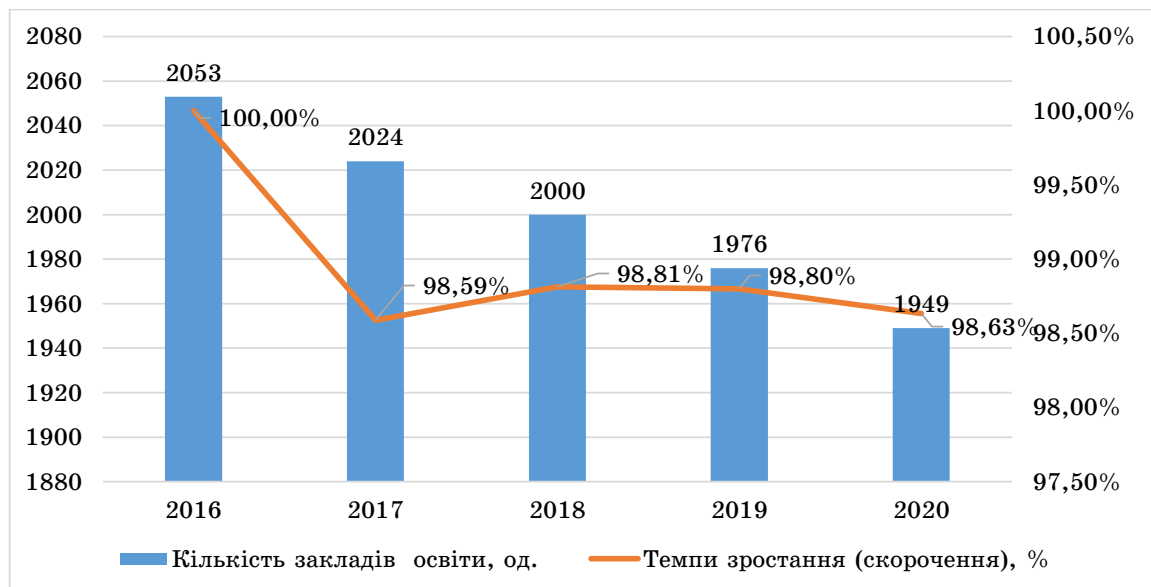


Рис. 2. Динаміка чисельності закладів освіти Дніпропетровської області, 2016–2020 рр., тис од. [1]

домогосподарств, у яких хто-небудь із членів за потреби не отримав медичну допомогу, хворі не мали можливості відвідати лікаря (у сільській місцевості таких домогосподарств було понад 40%) [3, с. 37–38].

Що стосується громадського транспорту, то самі жителі міста та регіону знаходять його повільним, малодоступним, дорогим, некомфортним і небезпечним. При цьому не оскаржимо той факт, що транспортна інфраструктура й її розвиток безпосередньо впливає на якість життя громадян.

За останні чотири роки Дніпро, визнаний лідером серед інших українських міст із розвитку електротранспорту, закупив кілька десятків низькопольних, обладнаних відкидними пандусами та спеціальними місцями для людей з інвалідністю тролейбусів. Зокрема, по-

повнено парк міського електротранспорту за рахунок придбання 20 трамвайних вагонів із Німеччини за лізинговою схемою (кредит надано на 12 років під 7% річних і повну відповідальність міської ради, угода з Європейським банком реконструкції та розвитку складена на пакет фінансування до 17,5 млн євро на закупівлю тролейбусів та оновлення транспортної інфраструктури. Слід відзначити той факт, що за період 2016–2017 рр. місто вже придбало 52 тролейбуси [4].

За прикладом вирішення проблеми з транспортом польських колег у Дніпрі делеговано перевезення приватним підприємцям, завданням яких є перевезення пасажирів. При цьому місто самостійно формує транспортну політику, визначає маршрути, кількість машин і графік їх переміщення та ін. За такої схеми перевізники

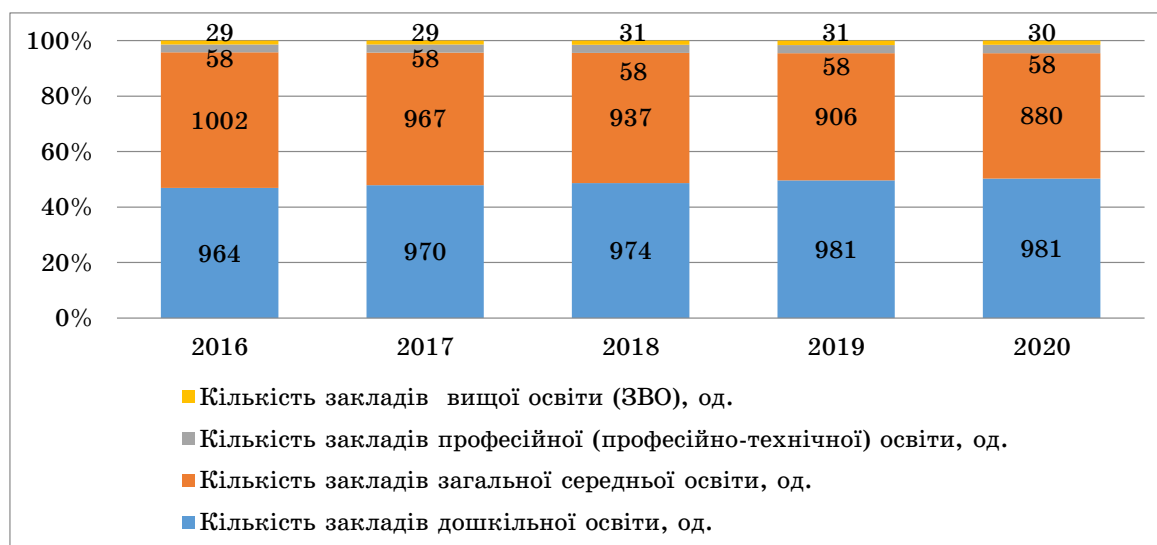


Рис. 3. Динаміка структури закладів освіти Дніпропетровської області, 2016–2020 рр., тис од. [1]

виконують завдання, а місто контролює якість, у тому числі через вивчення думки громадян.

Залучено кошти приватних інвесторів до модернізації закладів освіти та охорони здоров'я, проведено капітальні ремонти та модернізація. Незважаючи на це, очевидно, що цього явно недостатньо, проблеми залишаються і вимагають пошуку якісно нових шляхів їх подолання. Основною проблемою у розвитку соціальної інфраструктури в усі часи є дефіцит бюджетних коштів та інших важливих ресурсів: управлінських, людських, інформаційних та ін.

Ситуація з розвитком соціальної інфраструктури в Україні зрозуміла, як і важливість її зовнішньої підтримки для держави [4, с. 43–49], тому дуже важливим є пошук шляхів та інструментів поліпшення стану соціальної інфраструктури.

Розглядаючи зарубіжний досвід розвитку соціальної інфраструктури, виділили такий відносно молодий для нашої країни інструмент, як соціально відповідальне інвестування, або соціальні інвестиції, які виступають однією з важливих частин корпоративної соціальної відповідальності (КСВ) бізнесу.

Соціальні інвестиції виступають як один із важливих видів соціальної активності бізнесу. Такі інвестиції поєднують у собі два фундаментальні напрями бізнес-активності: соціальний та інвестиційний.

У рамках корпоративної соціальної відповідальності компанії здійснюють взаємодію із суспільством через реалізацію соціально орієнтованих програм, другий складник – довгострокові інвестиційні вкладення, основний ефект яких є тривалим і не завжди виражається у фінансових показниках. Цим пояснюється складність оцінки потреби у соціальних інвестиціях, визначенні їх оптимальної структури і підсумкової ефективності [6, с. 3903–3912].

Інвестиції у соціальну сферу (соціальне інвестування) – проведення цілеспрямованої дов-

гострокової політики компанії в місцевих громадах, яка передбачає вирішення суспільно значущих завдань, взаємне вкладення ресурсів і приносить вигоди всім учасникам процесу [7, с. 185–189].

Структурно-логічну схему соціального інвестування в рамках КСВ наведено на рис. 4.

Об'єктами соціальних інвестицій можуть виступати всі активи, які мають відношення до забезпечення повсякденного соціального життя громадян, такі як об'єкти охорони здоров'я, освіти, спорту, культури і відпочинку, транспорт і багато інших.

Масштабність фінансових витрат підприємства, які воно спрямовує на соціальні проекти, можливо оцінювати за допомогою таких показників, як:

- сума соціальних інвестицій (ІА);
- величина соціальних інвестицій на одного працівника (ІЛ);
- співвідношення соціальних інвестицій до валових продажів (ІS);
- співвідношення соціальних інвестицій до балансового прибутку (ІР) [7, с. 185–189].

Завдяки таким показниками можливо здійснювати порівняння підприємств між собою за ступенем соціальної активності бізнесу.

Соціальні інвестиції на відміну від інвестицій у виробництво або маркетинг безпосередньо позначаються на бізнес-процесах, припускають більш складні і непрямі механізми повернення вкладених фінансових коштів. Проте в кінцевому підсумку соціальні інвестиції позначаються саме на базових бізнес-процесах підприємства: виробництві товарів і послуг, їх просуванні на цільових ринках і продажах, а також на залученні необхідного капіталу для розвитку бізнесу.

Компанії, які інвестують у соціальні проекти, значною мірою поліпшують свої імідж і репутацію, привертають увагу споживачів, наощують лояльність співробітників, що в кін-

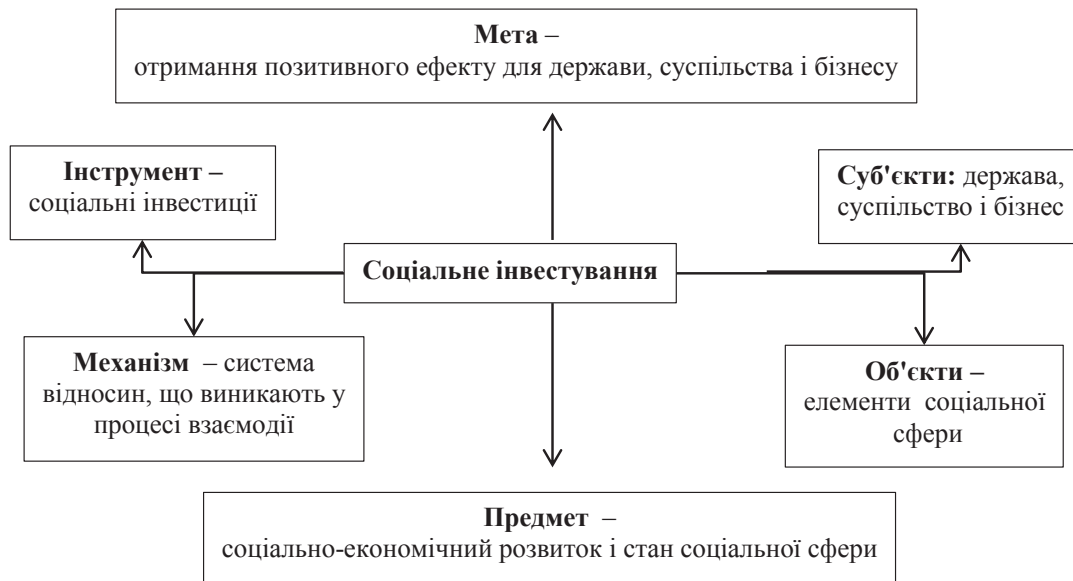


Рис. 4. Структурно-логічна схема соціального інвестування в рамках КСВ [8, с. 41–47]

цевому підсумку призводить до відчутних позитивних ефектів:

- зростання соціальної цінності компанії;
- нарощування обсягу лояльних споживачів;
- поліпшення продуктивність праці, зниження витрат;
- зменшення тиску з боку наглядових органів;
- поліпшення ставлення кредиторів тощо.

Соціальні інвестиції в Україні поки ще не є достатньо популярним способом вкладення коштів, проте багато великих і містоутворюючих підприємств, а також громадських діячів активно сприяють розвитку соціальної сфери регіонів країни. Так, велику частку соціальних інвестицій у м. Дніпро реалізує фонд «Громадська сила» під керівництвом лідера Загіда Краснова. За час існування фонду проведено:

1) установку нових або реконструкцію існуючих дитячих і спортивних майданчиків більше ніж для 500 будинків міста;

2) ремонти палат і приміщень для медиків:

- Дніпровська міська клінічна лікарня № 16;
- Міська спеціалізована лікарня № 8;
- Дніпровська міська інфекційна клінічна лікарня № 21 ім. проф. Е.Г. Попкової ДОС;
- ДІВЕТІН;

3) придбання апаратів ШВЛ у лікарні:

- Дніпровське клінічне об'єднання швидкої медичної допомоги;
- Дніпровська міська клінічна лікарня № 9 [9].

Таким чином, стає очевидним, що завдяки розвитку і стимулюванню соціального інвестування можливо забезпечити розвиток соціальної інфраструктури, підвищити її доступність і якісні характеристики, а також рівень оснащення соціально важливих об'єктів.

Висновки з цього дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. На підставі проведеного дослідження можна зробити такі основні висновки:

- стан соціальної інфраструктури в Україні у цілому, а також в регіонах зокрема поки що далекий від ідеального, що, своєю чергою, негативно впливає на якість життя громадян;
- певні кроки з боку органів влади реалізуються, проте постійний брак бюджетних коштів та інших ресурсів не дає змоги швидко вирішувати всі існуючі проблеми у соціальній сфері;
- для підвищення якості та доступності соціальної інфраструктури необхідна активізація взаємодії влади, бізнесу і суспільства;
- дієвим інструментом розвитку соціальної інфраструктури виступає такий інструмент КСВ, як соціально відповідальне інвестування, завдяки якому можливо швидко та якісно розвивати важливі об'єкти соціальної спрямованості: лікарні, навчальні заклади, транспортну сферу, ін.

Подальші дослідження повинні бути спрямовані на розроблення інструментарію стимулювання соціально відповідального інвестування серед представників бізнесу, проведення роз'яснювальної роботи щодо тих вигід, які воно може принести самим підприємствам, його працівникам і в цілому суспільству того чи іншого регіону. Можливо сформувані на державному рівні і закріплені в нормативно-правовому полі пільги і преференції представникам бізнесу, які активно інвестують у розвиток соціальної інфраструктури, впровадити щорічний конкурс серед таких підприємств тощо. Зазначене дасть змогу підвищити соціальну активність бізнесу, що у цілому принесе позитивні результати державі і громадянам.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Статистична інформація Головного управління статистики Дніпропетровській області. URL: <http://www.dnprstat.gov.ua/statinfo/> (дата звернення: 20.02.2021).
2. Мережа лікувально-профілактичних закладів Дніпропетровської області станом на 01.01.2020. URL: <https://dozdniprooda.com.ua/site/uk/content/merezha-likuvanno-profilaktychnyh-zakladiv-dnipropetrovskoyi-oblasti-stanom-na-01012020-r> (дата звернення: 28.02.2021).
3. Цілі сталого розвитку: Дніпро – 2030 : регіональна доповідь. URL: <https://www.undp.org/content/dam/ukraine/docs/SDGreports/%D0%D0%.pdf> (дата звернення: 28.02.2021).
4. Медленный, дорогой и небезопасный: Александра Климова назвала проблемы общественного транспорта в Днепре. URL: https://most-dnepr.info/news/society/192098_medlenniy_dorogoy_nebezopasniy.htm (дата звернення: 18.03.2021).
5. Летуновська Н.С. Зарубіжний та вітчизняний досвід участі підприємств у розвитку соціальної інфраструктури регіону. Вісник Запорізького національного університету. *Економічні науки*. 2013. № 3(19). С. 43–49.
6. Социальные инвестиции как составляющая устойчивого развития бизнеса / И.В. Яхнеева и др. *Российское предпринимательство*. 2018. Т. 19. № 12. С. 3903–3912.
7. Тестина Я.С., Печерица Е.В. Социальные инвестиции как форма реализации корпоративной социальной ответственности. *Фундаментальные исследования*. 2016. № 7–1. С. 185–189.
8. Горфинкель В.Я., Родионова Н.В. Корпоративная социальная ответственность : учебник и практикум для академического бакалавриата / отв. ред. В.Я. Горфинкель, Н.В. Родионова. Москва : Юрайт, 2019. 570 с.
9. Загід Краснов : офіційний сайт-блог. URL: <http://www.zagidkrasnov.com/chto-sdelano.html> (дата звернення: 18.03.2021).
10. at: <http://www.dnprstat.gov.ua/statinfo/> (accessed 20 February 2021). (in Ukrainian)
11. Merezha likuvalno-profilaktychnykh zakladiv Dnipropetrovskoi oblasti stanom na 01.01.2020 r. [Network of treatment and prevention facilities of Dnipropetrovsk region as of 01.01.2020]. Available at: <https://dozdniprooda.com.ua/site/uk/content/merezha-likuvalno-profilaktychnyh-zakladiv-dnipropetrovskoyi-tanom-na-01012020-r> (accessed 28 February 2021). (in Ukrainian)
12. Tsili staloho rozvytku: Dnipro-2030. Rehionalna dopovid [Sustainable development goals: Dnipro-2030. Regional report]. Available at: <https://www.undp.org/content/dam/ukraine/docs/SDGreports/%D0%D0%.pdf> (accessed 28 February 2021). (in Ukrainian)
13. Medlennyj, dorogoj i nebezopasnyj: Aleksandra Klimova nazvala problemy obshchestvennogo transporta v Dnepre [Slow, expensive and unsafe: Alexandra Klimova named the problems of public transport in the Dnieper]. Available at: https://most-dnepr.info/news/society/192098_medlenniy_dorogoy_nebezopasniy.htm (accessed 18 March 2021). (in Russian)
14. Letunovska N.Ye. (2013) Zarubizhnyi ta vitchyzniani dosvid uchasti pidpriemstv u rozvytku sotsialnoi infrastruktury rehionu [Foreign and domestic experience of participation of enterprises in the development of social infrastructure of the region] *Bulletin of Zaporizhia National University*, vol. 3, no. 19, | pp. 43–49. (in Russian)
15. Yakhneeva Y.V., Khanseviarov R.Y., Zhabyn A.P., Volkodavova E.V. (2018) Social'nye investicii kak sostavlyayushchaya ustojchivogo razvitiya biznesa [Social investments as a component of sustainable business development]. *Russian entrepreneurship*, vol. 19, no. 12, pp. 3903–3912. (in Russian)
16. Testina Ya.S., Pecherica E.V. (2016) Social'nye investicii kak forma realizacii korporativnoj social'noj otvetstvennosti [Social investments as a form of implementation of corporate social responsibility], vol. 7, no. 1, pp. 185–189. (in Russian)
17. Gorfinkel' V. Ya. (2019) Korporativnaya social'naya otvetstvennost': uchebnik i praktikum dlya akademicheskogo bakalavriata [Corporate Social Responsibility: Textbook and Workshop for Academic Bachelor's Degree]. Moscow: Yurayt Publishing House, pp. 41–47. (in Russian)
18. Zahid Krasnov – ofitsiyni sait – bloh [Zagid Krasnov – official site – blog]. Available at: <http://www.zagidkrasnov.com/chto-sdelano.html> (accessed 18 March 2021). (in Russian)

REFERENCES:

1. Statystychna informatsiia Holovnoho upravliannia statystyky Dnipropetrovskii oblasti [Statistical information of the Main Department of Statistics of Dnipropetrovsk region]. Available