

Міністерство освіти і науки України
Вінницький національний аграрний університет
Факультет менеджменту та права

ОПП «Публічне управління та адміністрування»
Спеціальність 281 «Публічне управління та адміністрування»

ДОПУСКАЄТЬСЯ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач кафедри адміністративного
менеджменту та альтернативних джерел енергії
д.е.н., професор _____ Калетнік Г.М.
« » _____ 2020 р.

**Стратегічне управління соціальною інфраструктурою в
адміністративному регіоні
281– ДР 51м 10.04.2020**

Студент випускник _____ Козаченко Ю.А.

Керівник дипломної роботи,
к.е.н., доцент _____ Самборська О.Ю.

Вінниця 2020 р.

Міністерство освіти і науки України
Вінницький національний аграрний університет
Факультет менеджменту та права

ОПП «Публічне управління та адміністрування»
Спеціальність 281 «Публічне управління та адміністрування»

Кафедра адміністративного менеджменту та альтернативних джерел енергії

«Затверджую»

Завідувач кафедри адміністративного
менеджменту та альтернативних джерел енергії

д.е.н., професор _____ Калетнік Г.М.

«10» квітня 2020 р.

ЗАВДАННЯ
на дипломну роботу
Козаченко Юлії Аркадіївни

(ПІБ)

Тема роботи: Стратегічне управління соціальною інфраструктурою в адміністративному регіоні (за матеріалами Ямпільського району).

Затверджена наказом ректора від «10» квітня 2020 р. № 51м

Термін здачі студентом завершеної роботи на кафедру до 30.11.2020 р.

Вихідні дані до роботи: фінансова та статистична звітність Ямпільської районної ради: форма 1 «Баланс», форма 2 – «Фінансові результати», форма 5-д «Примітки до фінансової звітності», форма 4-2д «Аналітична довідка до звіту про надходження і використання коштів, отриманих за іншими джерелами власних надходжень», форма 4-4д «Аналітична довідка про надходження і використання коштів, отриманих на виконання програм соціально-економічного розвитку», форма 2д- «Аналітична довідка до звіту про надходження і використання коштів загального фонду». «Основні економічні показники роботи організації», форма 1-ПВ «Звіт з праці», форма 2-ПВ «Звіт про кількість працівників, їхній якісний склад та професійне

навчання», періодичні видання, підручники, посібники, Інтернет-ресурс.

Перелік питань, що розробляються в роботі: Розділ 1. Теоретичні основи стратегічного управління соціальною інфраструктурою адміністративного регіону; Розділ 2. Дослідження управління соціальною інфраструктурою в Ямпільському районі; Розділ 3. Удосконалення стратегічного управління соціальною інфраструктурою адміністративного регіону.

Перелік ілюстративного матеріалу (таблиці, схеми, графіки та ін.):

таблиці - 4, рисунків – 14, додатки.

Календарний графік роботи

Етапи виконання роботи	Дата виконання етапу	Відмітка про виконання
РОЗДІЛ 1. Теоретичні основи стратегічного управління соціальною інфраструктурою адміністративного регіону	11.06.20 р.	
РОЗДІЛ 2. Дослідження управління соціальною інфраструктурою в Ямпільському районі	18.08.20 р.	
РОЗДІЛ 3. Удосконалення стратегічного управління соціальною інфраструктурою адміністративного регіону	10.10.20 р.	
Висновки, список використаних джерел, додатки	16.11.20 р.	

Керівник дипломної роботи _____ Самборська О.Ю.

Завдання до виконання прийняв _____ Козаченко Ю.А.

Дата отримання: «10» квітня 2020 р.

РЕФЕРАТ

Дипломна робота на тему: Стратегічне управління соціальною інфраструктурою в адміністративному регіоні (за матеріалами Ямпільського району).

Об'єктом дослідження є стратегічне управління соціальною інфраструктурою адміністративного регіону (Ямпільського району Вінницької області).

Предметом дослідження є теоретичні, методичні та практичні аспекти розробки стратегії управління соціальною інфраструктурою адміністративного регіону (Ямпільського району Вінницької області).

Метою дипломної роботи є розробка рекомендацій щодо удосконалення стратегічного управління соціальною інфраструктурою адміністративного регіону.

Методи дослідження – емпіричні та теоретичні: аналіз та синтез, індукція та дедукція, факторний аналіз, табличний аналіз, методи порівняльних характеристик тощо.

В результаті виконання дипломної роботи досліджено сутність соціальної інфраструктури та особливості стратегічного управління нею на рівні адміністративного регіону; розглянуто методику оцінки ефективності функціонування соціальної інфраструктури, встановлено фактори, які впливають на її стан та ефективність використання.

В процесі дослідження встановлено, що стратегічне управління соціальною інфраструктурою в Ямпільському районі є задовільним, що відповідним чином впливає на задоволення потреб громадян й вимагає покращення. На нашу думку, удосконалення стратегічного управління соціальною інфраструктурою адміністративного регіону передбачає:

1. Вибір оптимальної стратегії розвитку соціальної інфраструктури регіону. Для Ямпільського району ми надаємо перевагу стратегії стимулювання інвестиційної та інноваційної діяльності, яка повинна включати такі стратегічні цілі:

- розробка інвестиційної політики регіону із залученням громади;
- збільшення дохідної частини бюджету регіону за рахунок покращення інвестиційної та інноваційної його привабливості.

2. Обґрунтування ресурсного забезпечення розвитку соціальної інфраструктури регіону. 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.

3. Розвиток соціальної інфраструктури на засадах програмно-цільового планування. Удосконалення системи показників розвитку соціальної інфраструктури села полягає у наступному:

- система показників повинна відбивати регіональний аспект, який характеризує особливості демографічного та соціально-економічного розвитку;
- оцінка ефективності соціальної інфраструктури має враховувати чинник часу.

4. Використання світового досвіду управління розвитком соціальної інфраструктури регіону.

Використання державно-приватного партнерства на основі концесії забезпечує розвиток соціальної інфраструктури, що сприяє задоволенню духовних та матеріальних потреб, досягненню більш високого рівня життя, забезпеченню соціальної захищеності населення.

Ключові слова: концесія, менеджмент, програмно-цільове планування, розвиток, соціальна інфраструктура, стратегія, управління.

ЗМІСТ

ВСТУП	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ СОЦІАЛЬНОЮ ІНФРАСТРУКТУРОЮ АДМІНІСТРАТИВНОГО РЕГІОНУ	8
1.1. Соціальна інфраструктура як об’єкт регіонального управління	8
1.2. Регіональні диспропорції розвитку соціальної інфраструктури та їх особливості	16
1.3. Методика дослідження стану соціальної інфраструктури регіону	24
РОЗДІЛ 2. ДОСЛІДЖЕННЯ УПРАВЛІННЯ СОЦІАЛЬНОЮ ІНФРАСТРУКТУРОЮ В ЯМПІЛЬСЬКОМУ РАЙОНІ	34
2.1. Загальна характеристика адміністративного регіону	34
2.2. Аналіз стану соціальної інфраструктури Ямпільського району	37
2.3. Оцінка ефективності функціонування соціальної інфраструктури	44
РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ СОЦІАЛЬНОЮ ІНФРАСТРУКТУРОЮ АДМІНІСТРАТИВНОГО РЕГІОНУ	55
3.1. Оптимізації стратегії розвитку соціальної інфраструктури регіону	55
3.2. Ресурсне забезпечення розвитку соціальної інфраструктури регіону	61
3.3. Розвиток соціальної інфраструктури засадах програмно-цільового планування	73
3.4. Світовий досвід управління розвитком соціальної інфраструктури регіону	79
ВИСНОВКИ	92
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	100
ДОДАТКИ	109

ВСТУП

Однією з актуальних проблем сучасної України є проблема підвищення рівня життя людей і створення таких умов їх проживання, які б відповідали загальносвітовим стандартам, що в свою чергу значною мірою залежить від ефективного функціонування й розвитку соціальної інфраструктури. Однак, різний рівень економічного розвитку регіонів й фінансування галузей соціальної інфраструктури, а відповідно й різні можливості їх розвитку, є основними причинами регіональної диференціації споживання населенням послуг, що надаються цими галузями.

За роки незалежності в Україні спостерігається зростання диференціації в розподілі результатів економічної діяльності. Головним чином це пояснюється зниженням реальних доходів і, як наслідок, зростанням диференціації доступності й споживання послуг соціальної інфраструктури.

Дослідженню теоретичних і прикладних проблем управління розвитком соціальної інфраструктури міст і поселень присвячено наукові праці таких учених, як Ю.В. Алескерова [2], С.В. Березюк [4;5], А.А. Брояка [11], Н.В.Германюк [16], Калетнік Г.М. [30], Л.М. Киш [31-33], О.Г.Кубай [40], В.А. Мазур [50], А.Г. Мазур [49], В.В. Польова [62], Л.М. Пронько [68], О.Ю Самборська [70;71], Д.М. Токарчук [80;81] та ін. Наукові дослідження в сфері соціального розвитку переважно націлені на вирішення проблем подолання соціальних і регіональних відмінностей забезпечення населення послугами установ соціальної інфраструктури, гарантованого досягнення стандартів обслуговування, тобто на проблеми кількісного забезпечення закладами та установами освіти, охорони здоров'я, культури. Однак недостатня кількість досліджень, що розглядають саме питання стратегічного управління розвитком соціальної інфраструктури, власне без чого її функціонування не може відповідати вимогам сьогодення.

Об'єктом дослідження є стратегічне управління соціальною інфраструктурою адміністративного регіону (Ямпільського району

Вінницької області).

Предметом дослідження є теоретичні, методичні та практичні аспекти розробки стратегії управління соціальною інфраструктурою адміністративного регіону (Ямпільського району Вінницької області).

Метою дипломної роботи є розробка рекомендацій щодо удосконалення стратегічного управління соціальною інфраструктурою адміністративного регіону.

Відповідно до мети роботи основними завданнями дослідження передбачено:

- розглянути сутність соціальної інфраструктури, основні передумови її ефективного функціонування;
- дослідити сучасний стан та ефективність функціонування соціальної інфраструктури в досліджуваному регіоні;
- обґрунтувати напрями удосконалення стратегічного управління соціальною інфраструктурою адміністративного регіону.

Інформаційною базою дослідження стали аналітичні матеріали щодо соціально-економічного стану досліджуваного регіону, літературні джерела, матеріали наукових конференцій і семінарів з питань функціонування соціальної інфраструктури.

Методичною та теоретичною основою дослідження були праці вітчизняних та зарубіжних вчених-економістів, рекомендації науково-дослідних установ. В процесі дослідження використано індуктивний метод, який передбачає збирання, систематизацію і узагальнення фактів, що стосуються проблеми формування та ефективного функціонування соціальної інфраструктури; дедуктивний метод, абстрактного осмислення зібраної інформації; монографічний, аналітичний, графічний та інші методи.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ СОЦІАЛЬНОЮ ІНФРАСТРУКТУРОЮ АДМІНІСТРАТИВНОГО РЕГІОНУ

1.1. Соціальна інфраструктура як об'єкт регіонального управління

Соціальна інфраструктура є багатограним та складним явищем у розвитку будь-якої територіальної громади, оскільки справляє дуже важливий вплив на розвиток населення регіону та країни в цілому. Це виявляється загалом у добробуті та матеріальному і духовному розвитку через об'єкти соціальної інфраструктури – школи, театри, бібліотеки, лікарні тощо.

На сучасному етапі розвитку нашої держави, коли питання реформування структури муніципального управління вкрай загострилось, без оновлення об'єктів соціальної інфраструктури вже не обійтись. Адже відомо, що після здобуття Україною незалежності органи місцевої влади не докладали достатніх зусиль щодо кардинальної розбудови об'єктів інфраструктури, а тільки підтримували їх у задовільному стані. Це, безумовно, і стало причиною трагічного становища даних об'єктів у теперішній час. Тож немає сумніву, що проблеми оновлення та кардинального вдосконалення соціальної інфраструктури як об'єкта управління місцевого розвитку вельми актуальні й потребують відповідного вирішення.

Сьогодні вчені формують різні підходи до визначення категорії соціальної інфраструктури, і ці підходи мають досить кардинальні відмінності. Так, наприклад, К. Прокопишак поділяє соціальну інфраструктуру на поєднані між собою за функціональним призначенням певні ланки: соціально-оздоровчу (об'єкти рекреаційного відпочинку, тобто санаторії, стадіони, басейни профілактично-лікувальні організації тощо); соціально-духовну (культура та мистецтво, освіта, театри, музеї, кінотеатри та ін.); соціально-економічну (об'єкти соціального забезпечення, комунальний транспорт, зв'язок, інститути кредитування та страхування);

соціально-побутову (об'єкти побутового обслуговування населення, громадського харчування, житлового-комунального господарства та ін.) [67, с. 13].

В. Прокома визначає такі складові соціальної інфраструктури, як житлово-комунальне господарство, торгівля і громадське харчування, служба побуту, транспорт і зв'язок у частині обслуговування населення, а також соціально-економічну складову, яка охоплює галузі, що беруть участь у формуванні та розвитку робочої сили (освіта, культура, охорона здоров'я) [66, с. 10].

Такі автори, як Н. Федько та В. Федько, виокремили тільки соціально-побутову інфраструктуру, яка формується з послуг закладів освіти, охорони здоров'я, фізичної культури і спорту, мистецтва, роздрібною торгівлі, житлово-комунального господарства, побутового обслуговування, транспорту та зв'язку [84, с. 45].

Науковці В. Вакуленко, О. Ігнатенко та М. Орлатий окреслили крім галузей соціально-побутового та культурного призначення ще й окрему групу, до якої віднесли заклади правового характеру, інститути страхування та кредитування [55, с. 7]. При цьому автори не дають чіткого пояснення даній конфігурації та не наводять факторів, які обумовили такий поділ.

На нашу думку, стрижневою ознакою соціальної інфраструктури є те, що за допомогою її об'єктів людина може здійснювати свою трудову, виробничу, а також духовну діяльність, невпинно вдосконалюючись і розвиваючись, і тому її можна виокремити в самостійну галузь господарського призначення на місцевому рівні.

Отже, беручи до уваги дану тезу, вважаємо, що соціальну інфраструктуру можна поділити на такі основні ланки (дод.А): соціально-побутову; соціально-оздоровчу; освітньо-духовну; громадсько-політичну; комунікаційну; соціально-економічну.

Даний поділ сприяє виявленню основних міжгалузевих зв'язків та дає можливість розмежувати суб'єкти за їх функціональним призначенням. На

наш погляд, складові інфраструктури і є її суб'єктами.

Розглянемо більш детально названі складові соціальної інфраструктури.

Соціально-побутова інфраструктура у своїй сукупності вміщує житлово-комунальну інфраструктуру, інфраструктуру побутового обслуговування, інфраструктуру торгівлі та ресторанного господарства.

До соціально-оздоровчої інфраструктури можна віднести: заклади охорони здоров'я; заклади фізичної культури та спорту; туристичну інфраструктуру; інфраструктуру збереження навколишнього середовища; заклади охорони громадського порядку та безпеки.

Освітньо-духовна інфраструктура представлена інфраструктурою освіти, культури, науки та духовною інфраструктура. Основне їх завдання полягає в забезпеченні інтелектуального й духовного розвитку людини [4].

Інфраструктура культури охоплює установи, підприємства, організації, які виробляють товари культурного та інформаційного призначення (кінофільми, картини, книжки, газети, журнали і т. ін.), організують демонстрування духовних цінностей для населення. До матеріальних об'єктів належать: бібліотеки, музеї, театри, концертні зали, кінотеатри, картинні галереї, пам'ятки культури (пам'ятники, архітектурні ансамблі тощо).

Громадсько-політичну інфраструктуру потрібно досліджувати як упорядковану, складну, багатогранну систему соціальних (суспільних і політичних) інститутів, що виконують певні політичні функції. Вона, на нашу думку, покликана відображати різноманітні інтереси соціальних груп, які опосередковано або через свої організації і рухи здійснюють вплив на державну владу. Діяльність таких інститутів демонструє взаємозв'язки організованих форм владо-відносин – державних та інших інститутів, установ, а також політичних цінностей і норм, що регулюють політичне життя членів суспільства [2].

Комунікаційна інфраструктура – сукупність територіально розподілених державних і корпоративних інформаційних систем, ліній зв'язку, мереж і каналів передавання даних, засобів комунікації й управління

інформаційними потоками, а також організаційних структур, правових і нормативних механізмів, що забезпечують ефективне їх функціонування. До такої інфраструктури, потрібно віднести транспортну інфраструктуру, інфраструктуру зв'язку, телебачення, радіо та інформаційну інфраструктуру.

Соціально-економічна інфраструктура вміщує фінансово-кредитну інфраструктуру та інфраструктуру соціального забезпечення.

Фінансово-кредитна інфраструктура охоплює установи, які здійснюють акумуляцію тимчасово позичених грошових ресурсів і перетворюють їх на кредити. Це – банки, фондові та валютні біржі, інвестиційні фонди та компанії, кредитні, страхові й гарантійні установи, кредитні спілки, фонди громадських об'єднань.

Управління соціальною інфраструктурою суспільства покликане забезпечити сприятливі умови життя населення, розвитку економічної, соціальної та духовної сфери. Її призначення – найбільш повне забезпечення потреб населення в соціальних, житлово-побутових, комунальних, культурних, оздоровчо-спортивних та інших послугах.

До числа найважливіших проблем управління соціальною інфраструктурою в регіоні, містах і малих містах регіону можна віднести незбалансованість об'єктів інфраструктури, яка проявляється в тому, що соціальна сфера та відповідні їй об'єкти соціальної інфраструктури розвиваються нерівномірно щодо просторового розміщення та асортименту надаваних населенню послуг. Особливо гостро це відчувають мешканці невеликих міст і селищ [32]. Внаслідок цього наявність об'єктів соціальної інфраструктури на території регіону не завжди гарантує високий рівень і якість життя населення.

Поряд з незбалансованістю розвитку соціальної інфраструктури досить гострою управлінською проблемою є нераціональне розміщення об'єктів соціальної сфери, що ускладнює використання населенням наявних ресурсів. Наприклад, нерідко це ускладнюється поганою організаційною роботою громадського транспорту. Тому порушується принцип «крокової доступності»

організації закладів з надання соціальних послуг.

Також важливою проблемою, що стримує розвиток соціальної інфраструктури та знижує задоволеність населення рівнем соціального обслуговування, є невідповідність одержуваних доходів значної частини населення більшості регіонів України. А також цін, що встановлюються на послуги соціальної сфери, внаслідок чого послуги не затребувані через низьку платоспроможність населення [49]. Це проявляється насамперед у ключових сферах життєдіяльності: недоступне житло, висока вартість освітніх послуг, високі ціни на якісне медичне обслуговування (наприклад, ціни на ефективні лікарські засоби в аптечних закладах, особливо на імпорتنі ліки).

Дуже гостро стоїть проблема забезпечення високої якості соціальних послуг в умовах великого зносу основних фондів загалом. Варто відмітити, що видатки на соціальну інфраструктуру в динаміці зменшуються, окрім витрат на громадський порядок та безпеку (табл.1.1) [7]. Проте, без інноваційного заміщення застарілих технологій складно проводити ефективну політику відтворення об'єктів соціальної інфраструктури.

Пріоритетна роль соціальної інфраструктури у розвитку суспільства визначається тим, що вона сприяє відтворенню людини, її духовного і фізичного розвитку, створенню комфортних умов життєдіяльності. Зараз в світі відбувається інтелектуалізація всіх сфер діяльності і відмічається зростання наукоємності виробництв і побуту. Розвиток соціальної інфраструктури виступає необхідною умовою підвищення якості життя населення, поліпшення навколишнього середовища, а також підвищення рівня освіти, професійної кваліфікації, культури, фізичного здоров'я і психічної стійкості особистості. Соціальна інфраструктура виступає в якості одного з показників рівня життя населення. Сфера обслуговування, об'єкти соціальної інфраструктури, включаючи установи освіти, охорони здоров'я, освіти, культури та житлово-комунального господарства, складають необхідні і найважливіші умови життєдіяльності населення. Перед сучасним суспільством гостро постають різноманітні завдання соціального,

економічного і духовного розвитку. Це вимагає подальшого поглиблення теорії наукового управління соціальними процесами, вдосконалення форм і методів цілеспрямованого і планомірного розвитку різних сфер суспільного життя.

Таблиця 1.1

Видатки зведеного бюджету України за функціональною класифікацією,
% до ВВП [7]

Показник	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	201*	2020*
Видатки	34,9	34,8	33,0	34,2	35,1	35,4	35,1	35,9	32,9
Загальнодержавні функції (без обслуговування боргу)	2,1	2,0	1,7	1,6	1,6	1,9	2,1	2,2	2,1
Обслуговування державного боргу	1,8	2,3	3,1	4,3	4,0	3,7	3,3	3,6	3,2
Оборона	1,0	1,0	1,7	2,6	2,5	2,5	2,7	2,6	2,7
Громадський порядок, безпека та судова влада	2,6	2,7	2,8	2,8	3,0	3,0	3,3	3,5	3,6
Економічна діяльність	4,4	3,5	2,7	2,8	2,8	3,4	4,0	4,3	4,4
- сільське господарство, лісове та рибне господарство;	0,5	0,5	0,4	0,3	0,2	0,4	0,4	0,4	0,4
- вугільна промисловість;	0,9	1,0	0,6	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
- дорожнє господарство	1,1	1,1	1,1	1,4	1,1	1,4	1,7	1,7	2,0
Охорона навколишнього природного середовища	0,4	0,4	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3
Житлово-комунальне господарство	1,4	0,5	1,1	0,8	0,7	0,9	0,9	0,8	0,7
Охорона здоров'я	4,1	4,2	3,6	3,6	3,2	3,4	3,3	3,2	2,9
Духовний і фізичний розвиток	1,0	0,9	0,9	0,8	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8
Освіта	7,2	7,3	6,3	5,7	5,4	6,0	5,9	6,2	5,6
Соціальний захист і соціальне забезпечення	8,9	10,0	8,7	8,9	10,8	9,6	8,7	8,3	7,0
- трансферти Пенсійному фонду	-	5,7	4,4	4,8	6,0	4,5	4,2	4,5	3,8
- житлові субсидії	-	0,1	0,1	0,7	1,6	2,2	2,0	1,4	1,0
Чисті кредити, надані державою	0,3	0,0	0,3	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Сальдо бюджету	-3,6	-4,4	-4,5	-1,6	-2,3	-1,4	-1,9	-3,2	-2,1

*прогноз

При аналізі значення соціальної інфраструктури важливо виходити з того, що це явище комплексне. Отже, для вирішення теоретичних проблем її розвитку необхідна тісна співпраця представників різних сфер науки, насамперед соціально-гуманітарних, а також технічних та природничих. На даному етапі найбільш актуальними в практичному плані для органів місцевого самоврядування представляються дослідження, які покликані

всебічно вивчити соціальну інфраструктуру, виявити найважливіші тенденції та шляхи її формування, функціонування і розвитку, розробити конкретні рекомендації з управління інфраструктурою. Дослідження проблеми соціальної інфраструктури – це пошук додаткових резервів більш динамічного суспільного розвитку, що дозволяє активізувати матеріально-речову основу управління соціальними процесами [24].

Аналіз наявних уявлень і підходів дозволяє зробити висновок, що соціальна інфраструктура характеризує зв'язки (прямі та зворотні) матеріально-речового середовища і людини [50]. Соціальна інфраструктура розглядається як стійка сукупність речових елементів, які виступають умовами життєдіяльності людини, організації всіх основних видів її діяльності – трудової, громадської, культурної, сімейно-побутової. Однак питання теорії розвитку соціальної інфраструктури в радянський час залишалися другорядними по відношенню до матеріального виробництва. Елементи соціальної інфраструктури взаємопов'язані між собою, взаємодіють і доповнюють один одного. У той же час одні об'єкти інфраструктури не замінюють і не замінюють інші.

Соціальну інфраструктуру не слід розглядати у відриві від потреб і інтересів, ціннісних орієнтацій населення. Потреби та інтереси населення регіону лягли в основу сукупності соціальних нормативів та стали найважливішою підставою для управління соціальною інфраструктурою в поселенні, регіоні. Однак, як справедливо відзначають багато дослідників і фахівці, [9;39;85] не можна обмежуватися нормативним підходом при плануванні та вирішенні повсякденних завдань розвитку інфраструктури міста. Нормативний підхід необхідно реалізувати з урахуванням потреб і ціннісних орієнтацій людей, з урахуванням думок експертного співтовариства, що є неодмінною умовою вдосконалення соціальної інфраструктури в кожному муніципальному утворенні, в кожному місті. Зрозуміло, ухвалені рішення і дії залежать від рівня економічного розвитку регіону, а також добробуту людей, платоспроможного попиту на соціальні

послуги. На рис.1.1 представлено місце соціальної інфраструктури в регіональній соціально-економічній системі [24].

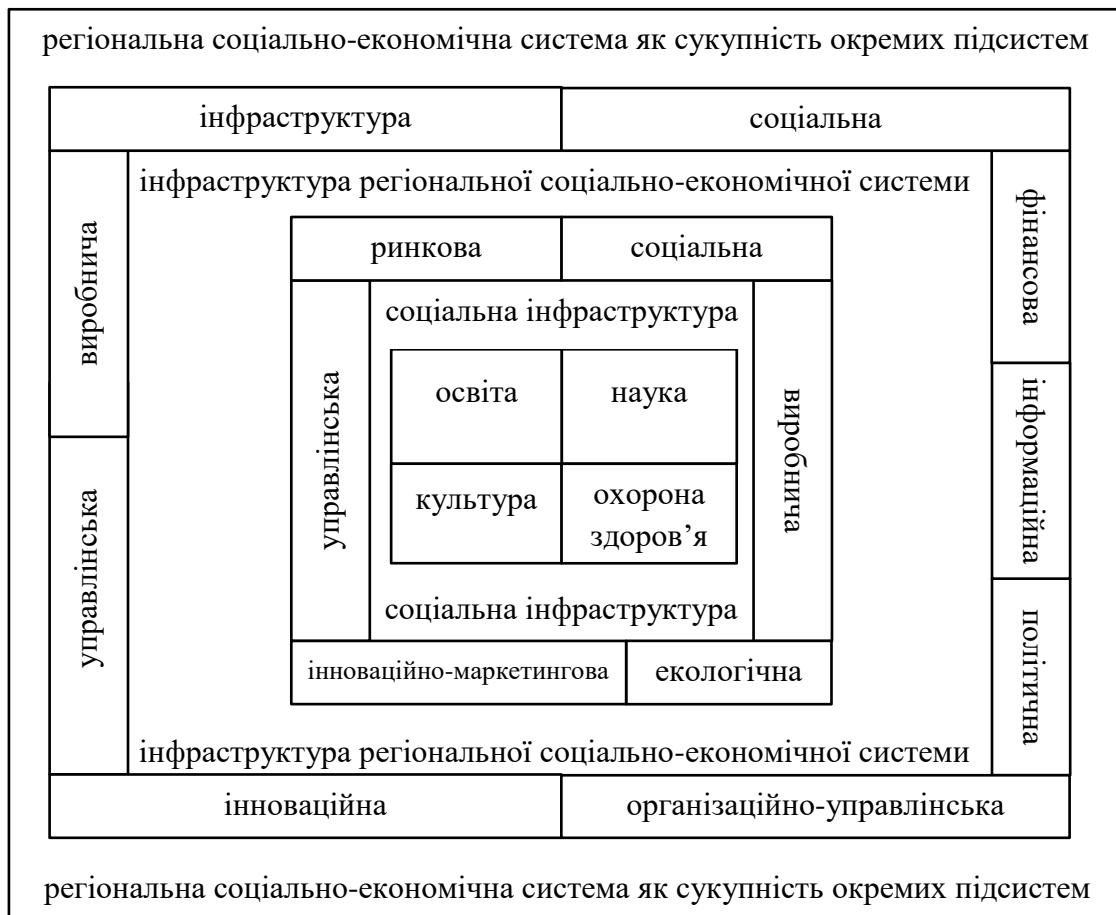


Рис.1.1. Місце соціальної інфраструктури в регіональній соціально-економічній системі

Дослідивши структуру соціальної інфраструктури, ми побачили, що вона має розгалужену систему підприємств і організацій як виробничого, так і соціального характеру. Дана інфраструктура налічує досить велику кількість працівників та потребує значних обсягів фінансування з державного бюджету. На нашу думку, що без належного рівня розвитку виконавчих органів на місцях, тобто місцевих громад, неможливе поліпшення соціальної інфраструктури як рушійної сили розвитку самоорганізації місцевості. Тому на сучасному етапі постає проблема дальшої реформації органів

територіальної громади як різновиду публічної влади, джерелом якої є народ.

1.2. Регіональні диспропорції розвитку соціальної інфраструктури та їх особливості

В Україні існує низка соціальних проблем, які необхідно негайно розв'язати, серед них важливою є проблема підвищення рівня життя людей, створення таких умов їх проживання, які б відповідали загальноприйнятим світовим стандартам за рахунок покращання роботи галузей соціальної інфраструктури. Ці проблеми мають яскраво виражений диференційний характер, що проявляється у значній диспропорційності (рівня розвитку соціальної інфраструктури серед регіонів нашої держави [63]. Тому визначення особливостей цих соціально-економічних розходжень, їх причин, наслідків і способів подолання є надзвичайно важливим завданням сьогодення.

Найважливіша особливість територіального розвитку сучасної України - поглиблення соціально-економічної диференціації не тільки суб'єктів, але й інших ареалів [68], у тому числі міст і адміністративних районів. При цьому серед них виділяються проблемні території, до яких відносять також і слаборозвинені. Проблема соціально-економічних асиметрій розвитку регіонів України (регіональної диференціації) вважається особливо гострою.

На сьогодні за рівнем диференціації демографічного, соціального й господарського характеру регіонів Україна демонструє свою унікальність у найближчому «цивілізованому» (або близькому до нього) оточенні.

Міжрегіональна асиметрія у значній мірі залежить від територіальної віддаленості регіонів один від одного. На жаль, проблема нівелювання міжрегіональної диференціації є пріоритетною у розвитку регіонів України, оскільки сформований розрив у їх розвитку ускладнює проведення єдиної політики соціально-економічних перетворень, розвитку соціальної інфраструктури.

Соціальні послуги й програми держави з розвитку галузей соціальної інфраструктури повинні виконувати функцію згладжування найсильнішої нерівності. Оцінити ступінь цієї нерівності можна, використовуючи два взаємодоповнюючі підходи. У першому оцінюється розподіл фінансових ресурсів – скільки витрачають на розвиток соціальної інфраструктури бюджети регіонів і який стан об'єктів галузей соціальної інфраструктури. У другому оцінюється обсяг одержуваних ресурсів домогосподарствами й те, наскільки це допомагає вирівнювати можливість споживання населенням послуг, які надаються галузями соціальної інфраструктури, а відповідно – й необхідність розвитку галузей соціальної інфраструктури.

Однак поєднати результати двох підходів неможливо через складність зіставлення двох різних джерел інформації. Крім того, порівняти, скільки виділено коштів із бюджету на програми розвитку соціальної інфраструктури й послуг, що надаються її галузями, та скільки в середньому послуг надано домогосподарству регіону – в умовах існуючої інформаційної бази – неможливо [81].

Аналіз кожного із цих завдань також становить наукову і практичну цінність і дозволяє зробити змістовні висновки. Спочатку розглядаються регіональні розходження в забезпеченості об'єктами соціальної інфраструктури й можливості надання ними послуг, а потім рівень і профіль бідності в регіонах [41], яке відрізняється найбільш повною інформацією про доходи населення. Така послідовність аналізу дозволяє визначити політику влади в регіонах щодо розвитку галузей соціальної інфраструктури, можливості надання ними послуг та її результати у вигляді регіональної нерівності й можливості домогосподарств отримувати ці послуги. Отже, на якісному рівні можна оцінити ефективність бюджетної політики й реалізованих програм розвитку соціальної інфраструктури. Крім того, порівнюючи економічні показники регіонів однієї «вагової категорії», можна визначити, які саме інструменти потрібно застосувати для поліпшення їхнього розвитку. У нашій країні існують суттєві міжрегіональні диспропорції в

забезпеченні та стані об'єктів соціальної інфраструктури (фінансування ЖКГ, охорони здоров'я, освіти тощо).

Для встановлення характеру рівня споживання послуг соціальної інфраструктури населенням регіонів України впродовж 2009–2017 рр., нами було проведено їх інтегральне групування за рівнем видатків місцевих бюджетів на розвиток соціальної сфери та витрат домогосподарств на споживання послуг соціальної інфраструктури (табл.1.2) [87].

Таблиця 1.2

Рівень споживання послуг соціальної інфраструктури населенням регіонів України [87]

Рівень споживання	2009р.	2013р.	2014р.	2017р.
Низький	Вінницька, Волинська, Житомирська, Закарпатська, Кіровоградська, Одеська, Полтавська, Рівненська, Сумська, Херсонська, Чернігівська	Вінницька, Волинська, Житомирська, Одеська, Рівненська, Сумська, Херсонська, Хмельницька, Чернігівська	Вінницька, Волинська, Житомирська, Київська, Кіровоградська, Львівська, Рівненська, Сумська, Тернопільська, Хмельницька, Чернігівська	Житомирська, Кіровоградська, Одеська, Рівненська, Херсонська, Хмельницька, Черкаська, Чернігівська
Середній	Дніпропетровська, Запорізька, Львівська, Миколаївська, Тернопільська, Харківська, Хмельницька	Дніпропетровська, Запорізька, Івано-Франківська, Київська, Кіровоградська, Львівська, Полтавська, Тернопільська, Харківська, Черкаська, Чернівецька	Дніпропетровська, Івано-Франківська, Миколаївська, Одеська, Полтавська, Харківська, Херсонська, Черкаська, Чернівецька	Вінницька, Волинська, Дніпропетровська, Запорізька, Київська, Львівська, Миколаївська, Полтавська, Сумська, Тернопільська, Харківська, Чернівецька
Високий	Івано-Франківська, Київська, Черкаська, Чернівецька, м. Київ	Закарпатська, Миколаївська, м. Київ	Закарпатська, Запорізька, м. Київ	Закарпатська, Івано-Франківська, м. Київ

Порівняння результатів групування свідчить про те, що впродовж

2009-2017 рр. відбулися істотні зміни у розподілі регіонів за рівнем споживання послуг соціальної інфраструктури населенням регіонів України. Так, якщо у 2009 році до групи з високим рівнем відносилось п'ять регіонів, то починаючи з 2013 року тільки три регіони. Крім того, відбулося збільшення кількості регіонів із середнім рівнем споживання за рахунок переміщення до їх складу регіонів із інших груп.

Диспропорції між регіонами з плином часу не можуть зникнути, завжди залишатимуться актуальними щодо економічного розвитку, забезпеченості об'єктами соціальної інфраструктури регіони, а розрив між регіонами-лідерами й регіонами-аутсайдерами постійно збільшуватиметься, оскільки капітал перетікає з найбільших економічних центрів у периферійні райони, відсталість яких пояснюється постійним запізнюванням у прийнятті нововведень різного плану. При цьому сформовані диспропорції на рівні економічного розвитку й забезпеченості об'єктами соціальної інфраструктури регіонів не є стандартними, оскільки центри зростання можуть виникати в нових місцях, у тому числі в колишніх периферійних районах [41, с. 32].

Правильний підхід до вибору регіонів, у яких стимулюватиметься або, навпаки, обмежуватиметься розвиток тих чи інших об'єктів соціальної інфраструктури, є одним із найважливіших складових процесу розробки й реалізації регіональної політики відносно галузей соціальної інфраструктури.

Процес вибору регіону – об'єктів регіональної політики – складається з кількох етапів, а саме:

- вибору мережі регіонів, які повинні стати об'єктами регіональної політики (такими регіонами можуть бути одиниці одного з рівнів адміністративно-територіального поділу або спеціально виділені райони);

- вибору показників соціально-економічного розвитку регіонів загалом і стану забезпеченості його об'єктами соціальної інфраструктури, на основі аналізу яких приймається рішення про віднесення тих або інших територій до об'єктів регіональної політики;

- типології регіонів, що необхідна для правильного вибору інструментів

регіональної політики;

- визначення кількості регіонів, що будуть підтримуватися, тощо.

Перерозподіл засобів між регіонами завжди викликає невдоволення – території, що одержують фінансову підтримку, вважають її розміри недостатніми. Ті, що не отримують підтримки, вважають масштаби перерозподілу надмірними. Тому, процес вибору районів фінансового стимулювання повинен бути максимально об'єктивним, що досягається в першу чергу, за рахунок використання різних соціально-економічних показників та інфраструктурних індикаторів, які повинні відображати стан охорони здоров'я й фізичної культури, освіти, житлового фонду й комунального господарства.

При цьому необхідно враховувати, що інфраструктурні показники не завжди можуть відображати реальну дійсність, оскільки у наявних статистичних даних, як правило, не враховуються вік, завантаження різних елементів соціальної інфраструктури, можливості використання інфраструктури одних регіонів (наприклад, вищих навчальних закладів, лікарень) жителями інших місць.

Досить важливою умовою правильного вибору регіонів – об'єктів розвитку соціальної інфраструктури є наявність статистичних даних, для цього необхідна добре налагоджена система територіального соціально-економічного моніторингу.

Розходження в рівнях економічного розвитку регіонів і державного фінансування галузей соціальної інфраструктури, відповідно, і можливості їхнього розвитку, є однією із причин нерівності в можливостях отримання населенням послуг, що надають ці галузі [34, с. 39].

Структура видатків на галузі соціальної інфраструктури залежить від: 1) сформованих традицій формування структури бюджету; 2) існуючої мережі установ соціальної інфраструктури; 3) суб'єктивних переваг ключових фігур, що приймають управлінські рішення на регіональному рівні.

Результати аналізу видатків місцевих бюджетів в Україні свідчать про

посилення їх соціального характеру, проявлене у збільшенні бюджетних видатків на потреби соціальної сфери і соціального захисту населення. Видатки місцевих бюджетів України (із урахуванням міжбюджетних трансфертів) у номінальному виразі збільшились за 2003-2017 рр. у 10,4 рази, однак у реальному виразі це зростання є значно нижчим, оскільки внаслідок високої інфляції в Україні (темпи зростання цін перевищують середньоєвропейські у 3–5 разів) та централізації управління публічними фінансами, що є цілком очікуваним кроком центрального уряду в умовах загострення негативних наслідків соціально-економічної кризи та недостатності бюджетного ресурсу на фінансування соціальних видатків. Це негативно впливає на реальну вартість запланованих бюджетних видатків на послуги соціальної інфраструктури. Найвищий приріст видатків за цей період був характерний для видатків на соціальний захист і соціальне забезпечення (в 11,8 разів), унаслідок чого їх частка у структурі видатків місцевих бюджетів зросла з 18,2 % у 2003 р. до 30,3 % у 2017 р. відповідно (рис.1.2) [87].

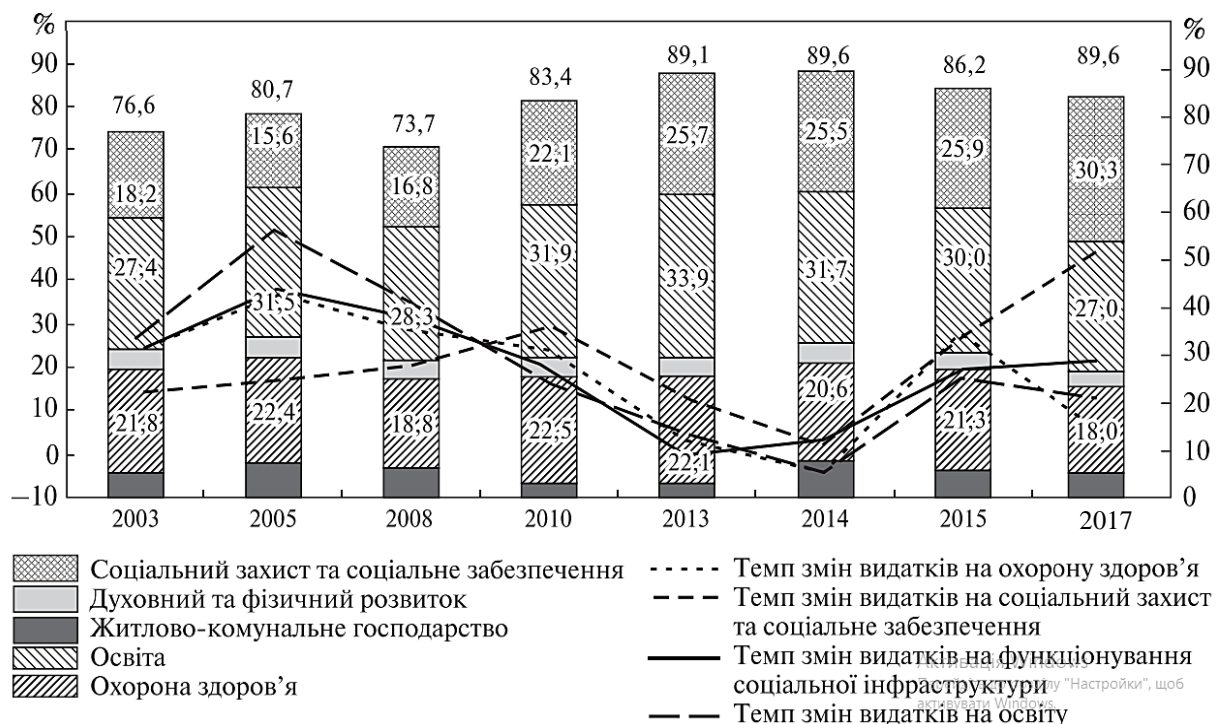


Рис.1.2. Структура та динаміка змін видатків місцевих бюджетів України на функціонування та розвиток галузей соціальної інфраструктури, %

Джерело: розраховано за даними Міністерства фінансів України.

Для зменшення згладжування нерівності в розвитку галузей соціальної інфраструктури, доступності до послуг, що надають установи цих галузей, слід більш глибоко реформувати механізми вирівнювання фінансової забезпеченості соціальних гарантій для населення «відстаючих» регіонів.

Соціальні норми й нормативи є одним із найбільш діючих способів державної підтримки діяльності установ і організацій соціальної інфраструктури в умовах перехідної економіки, вони становлять досить складну категорію, що характеризує один із основних аспектів життєдіяльності будь-якого суспільства. З функціонального погляду соціальні норми й нормативи становлять кількісні параметри закономірностей, що поєднують особисті, групові (колективні) та суспільні потреби з ресурсами й засобами їх задоволення. Саме тому вони можуть використовуватися як один із підходів до виконання завдання державної підтримки соціального сектора економіки, який працює на безпосереднє задоволення цих потреб.

При формуванні системи, що забезпечує гарантований мінімум соціальних стандартів життєдіяльності населення, соціально-економічні норми й нормативи повинні [78, с. 72]:

- відображати особливості поточного перехідного періоду в розвитку суспільства, враховувати його специфіку й особливості становлення нових економічних відносин, у тому числі в регіональному аспекті;

- бути включеними в систему державного регулювання економіки як на загальнодержавному, так і на регіональному рівнях.

На основі зі сформульованих вимог, що висуваються до соціально-економічних норм і нормативів, можна визначити їх основні цілі й завдання у системі державного регулювання соціальної сфери:

- подолання й недопущення виникнення різких територіальних відмінностей у рівнях надання благ і послуг групам і верствам населення галузями соціальної інфраструктури;

- забезпечення ресурсного поєднання програм розвитку соціальної

інфраструктури території з їх реальними матеріально-фінансовими можливостями;

- забезпечення стабільної державної підтримки функціонування установ і організацій соціальної інфраструктури.

У нових економічних умовах наукова обґрунтованість, цільова спрямованість, адресність, а також рівень виконання соціальних нормативів повинні істотно зрости. Крім того, система соціальних нормативів у перехідних до ринку умовах повинна поступово трансформуватися в систему державних соціальних гарантій, закріплених законодавчо, і забезпечених відповідною матеріально-фінансовою, організаційною базою, скорегованих на коефіцієнт, що відображає пріоритетність розвитку того або іншого блоку соціальної інфраструктури конкретної території [5].

Це дозволить більш диференційовано й вибірково підходити до визначення соціальних гарантій, розширюючи їх коло порівняно з загальнодержавним рівнем. Наскрізний характер формування кожного соціального нормативу, що забезпечує його наповнення конкретним економічним і організаційним змістом, дозволить досягти більш рівномірного рівня забезпеченості населення послугами й мережею установ соціальної інфраструктури.

Під час корегувань (уточнень) соціальних нормативів важливий зворотний зв'язок – відстежування на місцях їх дієвості та забезпечення їх цільової спрямованості. Ефективність вжитих заходів повинна співвідноситися з динамікою розвитку галузей соціальної інфраструктури регіону і положенням території в рейтингу регіонів країни (відповідно до комплексної оцінки розвитку соціальної інфраструктури). Негативна динаміка в розвитку регіону повинна служити підставою для місцевих органів виконавчої та законодавчої влади для прийняття коригувальних рішень у сфері структури місцевого бюджету й ефективності процедур його наповнення. Ступінь і характер розбіжностей скорегованих і середньоукраїнських нормативів повинні виступати для місцевої влади

індикатором необхідності й доцільності коректування регіональних соціальних нормативів.

Таким чином, Україна має суттєві диспропорції у розвитку галузей соціальної інфраструктури серед її регіонів, тому необхідно розробити методологічні підходи до вимірювання здатності соціальної інфраструктури, щоб згладжувати нерівності у розвитку регіонів.

1.3. Методика дослідження стану соціальної інфраструктури регіону

Сьогодні доволі актуальним є питання методології, підходів, методик, критеріїв аналізу соціальної інфраструктури. Враховуючи не лише різноманіття підструктур та установ, але і опосередкований, синергетичний ефект, який вона справляє на суспільство, універсальних методів аналізу соціальної інфраструктури не існує. Зважаючи на специфіку дослідження та його мету, наразі використовуються різні підходи та методи аналізу результатів соціальної інфраструктури. Як правило, джерелами для досліджень є статистика чи дані соціологічних опитувань. Однак, за сутністю отриманих результатів, підходи та методи можна розділити на кількісні та якісні.

Кількісні методи аналізу дозволяють відстежувати динаміку процесів під впливом різноманітних факторів і прогнозувати подальші показники при збереженні існуючих тенденцій. До таких методів, на нашу думку, відносяться: вейвлет-аналіз, статистичний аналіз, кластерний аналіз та системний підхід (табл.1.3) [3; 6;23;53].

Найбільш вживаним підходом є статистичний аналіз, що передбачає виділення низки індикаторів, збір статистичних даних, їх порівняння та ранжирування. При порівнянні та аналізі використовуються, як правило, значення у відсотках, перерахунок на душу населення чи інтегральний показник [3;20].

Системний підхід є одним із найбільш перспективних, оскільки

дозволяє проаналізувати всю сукупність факторів і складових у певному регіоні. Він передбачає дослідження певного регіону як окремої системи, на яку впливають зовнішні фактори та внутрішні тенденції, особливостей її компонентів та зв'язків між ними. Однак він потребує повної та однорідної інформації, яка часто є недоступною чи неактуальною, а отже, його використання поки що є обмеженим за наявних підходів до збору статистичних даних [46; 90].

Таблиця 1.3

Кількісні підходи та методи оцінки рівня розвитку соціальної інфраструктури

Назва	Специфіка	Переваги
Вейвлет-аналіз	Оцінка індикаторів на рівних проміжках часу протягом певного періоду	Дає змогу простежити динаміку змін і вплив непередбачених факторів
Статистичний аналіз	Співставлення та ранжирування обраних статистичних показників	Дозволяє визначити диспропорції та динаміку в обраному регіоні
Кластерний аналіз	Групування об'єктів за спільними характеристиками та їх оцінка	Дозволяє знаходити оптимальні шляхи вирішення подібних проблем
Системний підхід	Вивчення сутності процесів у системі (будь-якого рівня, на основі якостей компонентів, зв'язків між ними, внутрішніх і зовнішніх факторів)	Забезпечує повний і комплексний аналіз із урахуванням численних факторів

Кластерний аналіз, який передбачає типізацію об'єктів за спільними характеристиками, їх групування та виділення загальної тенденції динаміки процесів внаслідок проведення багатовимірного статистичного аналізу [6; 90].

Цікавим є вейвлет-аналіз, який передбачає вимірювання соціально-економічних індикаторів через рівні проміжки часу, що дозволяє описувати короткотермінові зміни внаслідок довготривалого спостереження. «Методи вейвлет-аналізу дозволяють розпізнати й описати приховані тонкі моменти складних процесів розвитку регіональної системи, недоступні при

використанні наявних методів аналізу. Вони сприяють виявленню детальних, випадających з загальних тенденцій особливостей динаміки. Фільтраційні та реконструкційні властивості вейвлет-перетворень дозволяють оперувати просторово-часовою інформацією без втрати значущих деталей» [53]. Використання цього методу є корисним при вивченні факторів впливу на певні процеси та визначенні тенденцій їх динаміки.

Під якісними методами розуміються ті, за результатами яких можна визначити не лише основну динаміку, але і вплив окремих факторів на показники, що досліджуються. До них пропонуємо віднести: діалектичний аналіз, регіональний аналіз, ситуаційний аналіз та кваліметричний аналіз (табл.1.4) [6; 20;53; 54; 90].

Таблиця 1.4

Якісні підходи та методи оцінки рівня розвитку соціальної інфраструктури

Назва	Специфіка	Переваги
Діалектичний аналіз	Застосування методів діалектики: порівняння, аналіз взаємозалежностей	Прогнозування на основі зв'язків і взаємовпливів компонентів
Регіональний аналіз	Порівняння коефіцієнтів локалізації	Дозволяє визначити перспективні точки концентрації ресурсів
Ситуаційний аналіз	Аналіз поточного стану на основі актуальної інформації	Можливість локалізації та вирішення нагальних проблем
Кваліметричний аналіз	Оцінка відповідності показників базовому, еталонному рівню	Дає можливість оцінити якість послуг, що надаються

Діалектичний підхід передбачає використання принципів діалектики для аналізу. Зокрема, аналізу та синтезу, розділення та співставлення, виокремлення статичного та динамічного, розподіл на групи та дослідження особливостей і динаміки [6].

Ситуаційний підхід використовується для оцінки поточного рівня розвитку соціальної інфраструктури регіону з використанням актуальної інформації. Передбачає аналіз поточного стану та моделювання подальшого

розвитку, враховуючи наявні тенденції [90].

Регіональний (просторовий) аналіз, запропонований В. Айзардом, використовується для пошуку основних тенденцій та перспектив розвитку регіону внаслідок виділення потенційних галузей та районів розміщення, які можуть діти найбільший позитивний ефект. Як кількісні значення використовуються коефіцієнти локалізації (співвідношення питомої ваги галузі по регіону до питомої ваги галузі в країні). Враховуючи мультиплікативну сутність соціальної інфраструктури, він цілком може бути застосований до її дослідження (наприклад, дорога, прокладена в певному місці, може справити значно більший соціальний ефект, ніж в іншому, внаслідок сукупності багатьох факторів) [54].

Кваліметрія – метод оцінки якісних показників у їх кількісному вираженні. Принцип полягає у визначенні певних базових показників (наприклад, рівень задоволеності населення послугами ЖКГ) і порівнянні з реальним станом обраних індикаторів. Цей метод є особливо перспективним у дослідженні рівня розвитку соціальної інфраструктури, тому що дає можливість оцінити не лише кількість наданих послуг, але і їх якість, що у цьому контексті є критично важливим [21].

На думку В.В. Соляра методичний підхід щодо інтегрального оцінювання соціальної інфраструктури регіонів України має базуватися на використанні таких критеріях: масштаб розвитку підсистеми, технічний стан підсистеми, характеристика динаміки розвитку підсистеми (рис.1.3). Ці критерії використовуються для розрахунку інтегрального показника оцінювання техніко-економічного стану інфраструктурного комплексу регіону. Хаотичні, організовані на низькому рівні нестійкі системи, які стикаються з множиною незалежних випадків і не мають стійкого розподілення ймовірностей різних сценаріїв розвитку, науковці вивчають за допомогою організації, дезорганізації та ентропії. Зокрема, ентропія дозволяє оцінити не тільки рівень невпорядкованості системи, але й тенденцію її зміни у часі. Застосування ентропії дає кількісне уявлення про ступінь детермінізму

та характер стохастичності, притаманні досліджуваній системі інфраструктурного комплексу регіону. При розрахунку комплексних показників необхідно враховувати динамічну значущість кожної ознаки, наведеної на рис.1.3 [74], на певний момент, яка характеризується значенням величини її розкиду [29]:

$$R(S_i) = \sum_{j=1}^n H_j b_{ij}, i = \overline{1, m}, \quad (1.1)$$

де H_j – ентропія j -го показника; b_{ij} – кількісна оцінка j -го показника для i -го виду економічної діяльності (ВЕД), що входить до інфраструктурного комплексу регіону; m – кількість ВЕД, які входять до інфраструктурного комплексу регіону; n – кількість показників.

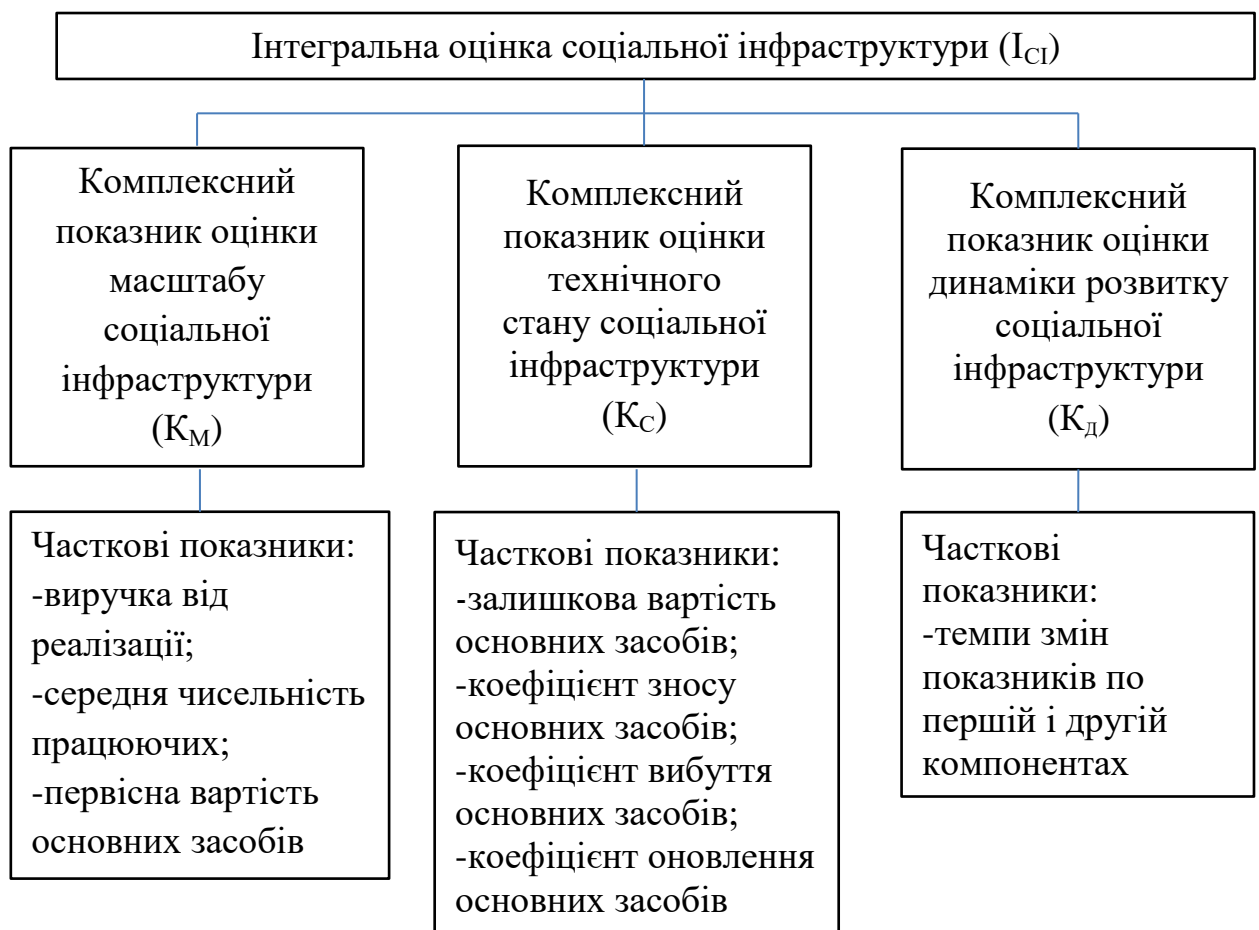


Рис.1.3. Складові інтегрального показника оцінювання соціальної інфраструктури регіонів країни

О.А. Подік [61,с.56] визначає рівень розвитку соціальної інфраструктури «як цілісну систему рівнів розвитку окремих її структурних

підвидів», а саме сумою його складових за формулою:

$$I = \sum_{i=1}^N k_i \times I_i, \quad (1.2)$$

де: I – загальний рівень розвитку соціальної інфраструктури;

I_i – окремі види соціальної інфраструктури;

N – число окремих видів соціальної інфраструктури;

k_i – ваговий коефіцієнт для кожного виду соціальної інфраструктури.

На думку О.А. Подіка такі розрахунки визначають рівень розвитку соціальної інфраструктури та показують, наскільки збільшилось або зменшилось виробництво продукції завдяки розвитку окремих складових інфраструктури. Окремі індекси показників-стимуляторів розвитку соціальної інфраструктури розраховуються індексним методом за формулою:

$$I_k = \frac{R_i - R_{min}}{R_{max} - R_{min}}, \quad (1.3)$$

де I_k – показник впливу на розвиток соціальної інфраструктури;

R_i – значення показника i -го району;

R_{min} – мінімальне значення показника;

R_{max} – максимальне значення показника.

На наш погляд, необхідно погодитися з автором відносно того, що рівень розвитку соціальної інфраструктури необхідно розглядати як цілісність її структурних елементів, а також з тим, що, безумовно, розвиток соціальної інфраструктури впливає на виробництво продукції. Але, необхідно наголосити, що сумарний індекс, який визначається за формулою (1.2) не характеризує сам «розвиток» і не показує його динамічних змін, а для того, щоб «визначити вплив кожного елементу соціальної інфраструктури на виробництво додаткової одиниці продукції» недостатньо визначити індекси показників-стимуляторів розвитку за формулою (1.3). Для цього необхідно визначати ΔI_k – зміну у розвитку та його вплив на Δ - додатковий випуск продукції.

А. Лісовий [46,с.54], при дослідженні розвитку соціальної інфраструктури, виходить з того, що часткові показники повинні використовуватися у відносних значеннях. При цьому необхідно використовувати їх бальну оцінку. Узагальнений показник розвитку соціальної інфраструктури (I) розраховують за допомогою інтегрального показника, використовуючи при цьому коефіцієнт пріоритетності i -го виду послуг (q_i), який визначається за допомогою експертних оцінок:

$$I = \sum_{i=1}^m \frac{f_i}{n_i} \times q_i, \quad (1.4)$$

де f_i – фактична забезпеченість i -тим видом послуг;

n_i – нормативна забезпеченість i -тим видом послуг.

Думку про те, що необхідно використовувати вагові коефіцієнти поділяє С.І. Бондар [8,с.6], який пропонує загальний рівень розвитку соціальної інфраструктури (Π) розраховувати як:

$$\Pi = \sum_{i=1}^N k \times \Pi_i, \quad (1.5)$$

де Π – окремі види соціальної інфраструктури;

N – число окремих видів інфраструктури;

k_i – ваговий коефіцієнт для кожного виду соціальної інфраструктури.

С.І. Бондар як і О.А. Подік [61,с.56] (див. ф.1.3) пропонує розраховувати індекси показників-стимуляторів (k_i), тобто показників, що характеризують позитивні соціально-економічні явища.

Необхідно відзначити, що при використанні коефіцієнту пріоритетності досить складно уникнути суб'єктивізму при експертній оцінці, а інтегральний показник, по суті є сумарним. Для того щоб усунути суб'єктивізм при використанні коефіцієнту вагомості, що визначається на основі експертної оцінки, на наш погляд, доречно використати коефіцієнт конкордації (W):

$$W = \frac{12 \times S}{L^2 \times (n^3 - n)}, \quad (1.6)$$

де S – сума квадратів відхилень підсумків оцінок кожного часткового

показника розвитку соціальної інфраструктури;

L – кількість експертів;

n – кількість оціночних показників.

Коефіцієнт конкордації дорівнює 1, якщо вага ранжування експертів однакова, і дорівнює 0, якщо при ранжуванні абсолютно немає збігу.

О. Ляшенко [47,с.114] удосконалив методику визначення рівня розвитку соціальної інфраструктури району. Інтегральний показник рівня розвитку соціальної інфраструктури району (C_j) розраховується за формулою:

$$C_j = \frac{\sum K_{ij} \times W_{ij}}{n} + \frac{\sum K'_{ij} + W'_{ij}}{n}, \quad (1.7)$$

де K_{ij} – показник рівня розвитку i -го виду послуг у j -му районі;

K'_{ij} – показник доступності i -го об'єкту послуг у j -му районі,

W_{ij} – вага i -го виду послуг у j -му районі;

W'_{ij} – вага доступності i -го виду послуг у j -му районі;

n – число душових показників та показників доступності за умови використання неоднакової їх кількості.

Для розрахунку рівня розвитку соціальної інфраструктури району О.Ляшенко використовує такі показники як: об'єкти роздрібної торгівлі, школи, дитячі садки, бібліотеки, клуби, об'єкти, що реалізують побутові послуги. На наш погляд, такі показники не можуть охарактеризувати рівень розвитку соціальної інфраструктури, а скоріше рівень розвитку надання соціальних послуг [47].

Л.Л. Сотниченко [76,с.337] визначає рівень розвитку інфраструктури в регіонах України, але по суті інфраструктура регіону зводиться до транспортної інфраструктури. Для розрахунків на основі статистичної інформації щодо довжини доріг, площі регіонів, чисельності населення та валової продукції виробничих підприємств використовувались:

1) коефіцієнт Успенського, що розраховувався методом k -середніх та

відображає рівень забезпеченості виробництва автомобільними дорогами;

2) коефіцієнт Енгеля;

3) рівень розвитку транспортної інфраструктури (за рівнем зайнятості);

4) ступень використання транспортної інфраструктури (за рівнем зайнятості) для регіонів України.

Необхідно зазначити, що коефіцієнт Успенського найчастіше використовують для оцінки забезпеченості тієї чи іншої території транспортними комунікаціями, але його також використовують і для оцінки забезпечення інфраструктури в цілому. Для цього використовують цей коефіцієнт при оцінці міст, або інших територіальних поселень, шляхом визначення їх забезпеченості елементами локальної території у вартісному вигляді за показниками зайнятості населення чи основних фондів. У такому випадку, наприклад, при оцінці соціальної інфраструктури за основними фондами, коефіцієнт Успенського (K) може бути представлений у наступному вигляді:

$$K = \frac{F}{\sqrt[3]{P \times S \times Q}}, \quad (1.8)$$

де: F – основні фонди соціальної інфраструктури, млн. грн.;

P – чисельність населення, млн. осіб.;

S – площа економічно активної території, що належить муніципальному утворенню, тис. км²;

Q – валова продукція товарів підприємств, вироблена на даній території, млн. грн.

Але, використання коефіцієнту Успенського має певні вади, які можливо усунути за рахунок використання методик, що нівелюють відмінності у вартості основних фондів різних елементів соціальної інфраструктури з урахуванням економічно активної площі локальної території. При цьому, коефіцієнт Успенського враховує як обсяги виробленої продукції так і чисельність населення, що дає можливість на основі його обрахунків прогнозувати розвиток соціальної інфраструктури по відношенню

до споживачів та виділити пріоритетні напрями першочергового інвестування.

З приводу використання коефіцієнту Енгеля у методиці, яка запропонована Л.Л. Сотниченко [76,с.337], необхідно відзначити, що цей коефіцієнт також може бути модифікований під розрахунок не тільки оцінки транспортної інфраструктури, а й соціальної інфраструктури в цілому.

І.О. Абрамова [1,с.8] визначає соціально-економічний розвиток регіонів за трьома критеріями:

1) граничного рівня відхилення соціально-економічних показників від середніх показників розвитку територій, що визначається як добуток середнього показника розвитку території відповідної групи та коефіцієнта 0,75 – для показників стимуляторів і 1,25 – для дестимуляторів;

2) динаміки ВРП як узагальнюючого показника соціально-економічного розвитку регіону;

3) оцінки порогових значень безпеки соціально-економічного розвитку регіону.

Дослідник використовує такі показники соціально-економічного розвитку як: народжуваність та смертність, кількість злочинів, навантаження на одну вакансію та рівень безробіття, забезпечення населення житлом, доходи населення на одну особу. Для встановлення безпеки соціально-економічного розвитку – кількість інвестицій в основний капітал; обсяги експорту та імпорту товарів і послуг; коефіцієнт покриття експортом імпорту; кількість малих підприємств.

Таким чином, ми розглянули деякі з підходів і методів до аналізу рівня розвитку соціальної інфраструктури. Враховуючи широкий спектр галузей, неможливо виокремити єдиний ефективний метод; кожен з них має свої переваги та може застосовуватись виходячи зі специфіки дослідження. При цьому найбільші перспективи ми вбачаємо саме у комбінуванні кількісних методів, які дозволяють визначити актуальне становище та динаміку процесів, та якісних, що в контексті соціальної інфраструктури забезпечують можливість ідентифікації неочевидних факторів впливу та синергетичних взаємозалежностей між компонентами та галузями.

РОЗДІЛ 2

ДОСЛІДЖЕННЯ УПРАВЛІННЯ СОЦІАЛЬНОЮ ІНФРАСТРУКТУРОЮ В ЯМПІЛЬСЬКОМУ РАЙОНІ

2.1. Загальна характеристика адміністративного регіону

Перші відомості про Ямпіль відносять до XVI століття (1580 рік), коли поселення було торговим центром, єдиним на Поділлі осередком розвитку каменотесних промислів. Ямпіль мав торгові зв'язки з Римом і Венецією з постачання «золотої» подільської пшениці.

Після Люблінської унії Ямпіль входить до Брацлавського воєводства. На початку 1651 року шляхетське військо рушило на Ямпіль. У ніч на 6 березня воно увірвалося до містечка, пограбувало міщан, зруйнувало будинки, винищило майже 10 тисяч осіб. Ямпіль занепав, відродився вже як невелике село. За даними 1775 року, в Ямполі налічувалося 113 хат.

Після захоплення Правобережжя Росією в 1795 році Ямпіль став повітовим містечком Брацлавського намісництва і одержав власний герб. Але залишився приватновласницьким володінням і переходив із рук у руки.

У другій половині XIX століття в Ямполі з'явилися дрібні підприємства. На початку XX ст. заселена територія Ямполь становила 450 десятин. Тут було 27 незамощених вулиць і п'ять майданів. Містечко освітлювалось лише 62 гасовими ліхтарями. Ямпіль вважався одним із найбільш бідніших повітових міст Подільської губернії

Ямпільський район розташований у південно-західній частині Вінницької області. Район створений 4 січня 1965 року, до його складу входить м. Ямпіль, віддалене від обласного центру м. Вінниці на 100 км (по шосейних дорогах – 165 км), та 38 сільських населених пунктів.

Станом на 1.01.2020 населення району становить 44,6 тис. осіб, місто Ямпіль – 11,5 тис. осіб.

Територію району перетинають з півночі на південь невеликі річки:

Мурафа, Русава, Марківка та Вільшанка, які впадають в річку Дністер.

Район адміністративно-територіально поділяється на 1 міську раду та 18 сільських рад, які об'єднують 39 населених пунктів та підпорядковані Ямпільській районній раді. Адміністративний центр – місто Ямпіль. Район межує із 5 районами Вінницької області і 2 районами Молдови. Загальна площа району становить 787,9 км².

Клімат району помірно-континентальний, літо тепле (18-25 °С), зима м'яка (-8, -15 °С), середня норма опадів становить 450-600 мм. Надра багаті на поклади вапняків та фосфоритів.

На даний час у Ямпільському районі функціонує 4 промислових підприємства (ПАТ «Ямпільський приладобудівний завод», ТОВ «Ямпільський маслосирзавод», ПП «Каменярь», ПАТ «Ямпільський кар'єр»), 3 будівельні організації, 1 автотранспортне підприємство.

Окрім основних суто промислових підприємств району, промислову продукцію виробляють також підприємства АПК - СТОВ «Писарівка» та СТОВ «Нива».

Статистична кількість діючих середніх підприємств Ямпільського району становить 9 одиниць. Кількість зайнятого населення на даних підприємствах – 1171 осіб. Кількість діючих малих підприємств (юридичні особи) району становить – 86 одиниць. Кількість працюючих на даних підприємствах становить 550 осіб.

Кількість зареєстрованих суб'єктів підприємницької діяльності – фізичних осіб на території Ямпільського району становить 1073 од., з них діючих фізичних осіб-підприємців - 858 одиниць, кількість найманої праці у даних ФОП - 146 особи. Загальна чисельність зайнятих в секторі МСП (включаючи фізичних осіб-підприємців) – 2725 осіб.

У галузі сільського господарства Ямпільського району функціонують: 10 товариств з обмеженою відповідальністю, 12 приватних підприємств, 1 сільськогосподарсько-виробничий кооператив та 20 фермерських господарств. Станом на 2019 рік кількість сільськогосподарських угідь

становить 78,8 тис.га, з них 52,3 тис.га – рілля. В 2019 році в сільськогосподарськими підприємствами використовувалось 39,3 тис.га, господарствами населення – 13,0 тис.га.

Основні напрями розвитку сільського господарства району: виробництво зерна, цукрових буряків, молока і м'яса.

Дані підприємства відносяться до категорії бюджетоутворюючих та постійно оновлюють власну матеріально-технічну базу (рис.2.1), щоб займати конкурентні позиції на відповідних сегментах ринку. Варто відмітити, що в динаміці обсяги капіталовкладень мають змінний характер. Найбільші обсяги капіталовкладень мають місце у ПАТ «Приладобудівний завод» та ТОВ «Ямпільський маслосирзавод».

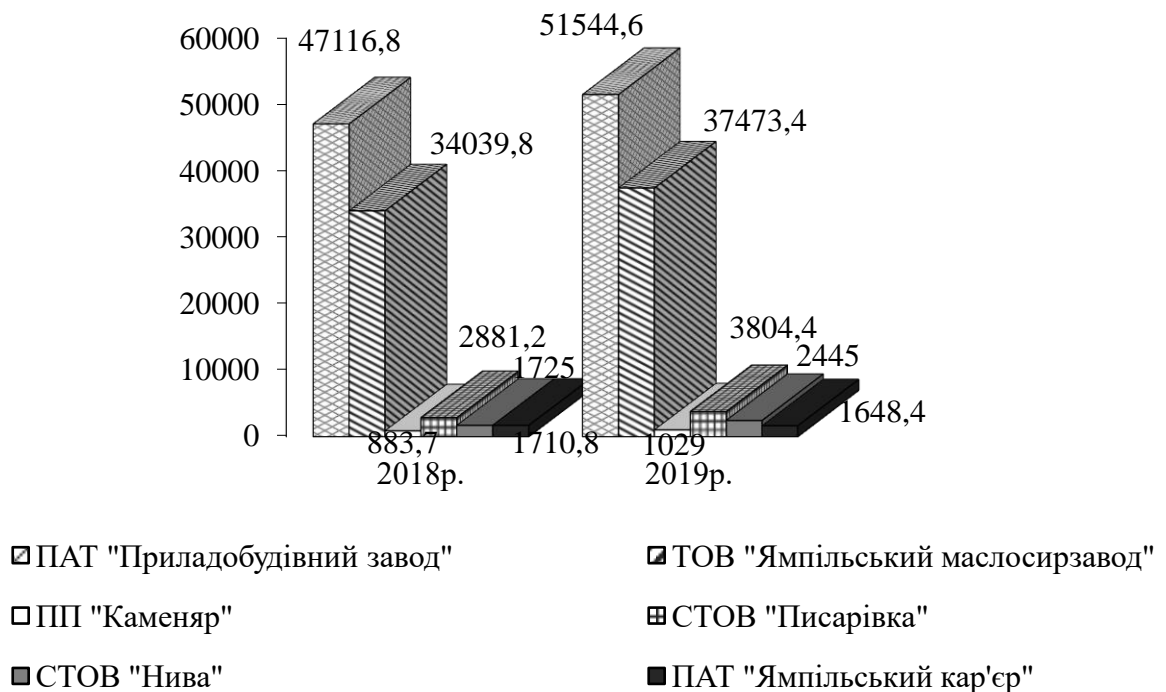


Рис.2.1. Динаміка капітальних вкладень підприємствами Ямпільського району, тис.грн.

За 6 місяців 2019 року підприємствами та організаціями усіх форм власності за рахунок усіх джерел фінансування освоєно 60,2 млн. грн. капітальних інвестицій, що становить 103 % порівняно з відповідним періодом 2018 року. Освоєно (використано) капітальних інвестицій у січні–

вересні 2019 на одну особу 1517,6 грн. що становить 104,8 % в порівнянні зі звітним періодом 2018 року.

Обсяг прямих іноземних інвестицій (по наростаючому підсумку) в район станом на 1.07.2019 року складають 236,5 тис. дол. США що на 6,8 % більше в порівнянні до минулого року.

Варто відмітити, що протягом досліджуваного періоду бюджет Ямпільського району збільшився на 41,8 млн.грн, й становив у 2019 році 301,3 млн.грн.

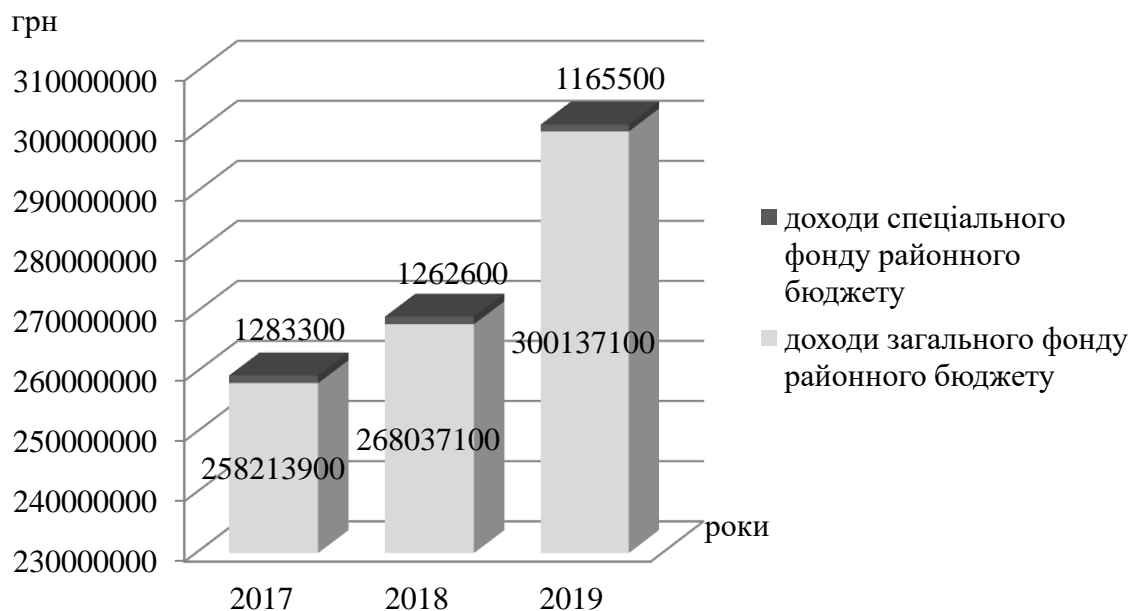


Рис.2.2. Динаміка бюджету Ямпільського району, грн.

Отже, на основі проведеного аналізу можна стверджувати, що Ямпільський район є розвиненим аграрно-промисловим регіоном Вінницької області. 17 липня 2020 р. Ямпільський район перестав юридично існувати, оскільки увійшов у склад Могилів-Подільського району на основі постанови Верховної Ради України №3650 «Про утворення та ліквідацію районів».

2.2. Аналіз стану соціальної інфраструктури Ямпільського району

У комунальній власності Ямпільської районної ради перебуває 16 об'єктів соціальної інфраструктури, які безпосередньо знаходяться у

м.Ямпіль:

1) заклади освіти:

- опорний навчальний заклад «Заклад загальної середньої освіти I-III ступенів №2 імені Івана Богуна м.Ямпіль Ямпільського району Вінницької області»;

- опорний навчальний заклад «Навчально-виховний комплекс: заклад загальної середньої освіти 1 ступеня- гімназія Ямпільського району Вінницької області»

- опорний навчальний заклад «Заклад загальної середньої освіти I-III ступенів №1 Ямпільського району Вінницької області» імені Т.Г. Шевченка

- ямпільська дитяча музична школа

- дитяча юнацька спортивна школа

2) заклади медицини:

- комунальне некомерційне підприємство «Ямпільська центральна районна лікарня» Ямпільської районної ради;

- комунальне підприємство «Ямпільський районний медичний центр первинної медико-санітарної допомоги» ямпільської районної ради;

3) соціальний захист:

- комунальна установа «Ямпільський територіальний центр соціального обслуговування пенсіонерів та одиноких непрацездатних громадян»;

4) заклади культури

- комунальне підприємство «Ямпільська дирекція кіномережі»;

- районний будинок культури;

- ямпільська районна централізована бібліотечна система;

- музей образотворчого мистецтва з краєзнавчим відділом;

- ямпільський районний оздоровчий табір «Світанок»;

5) інші

- ямпільська районна комунальна рятувально-водолазна служба

- комунальне підприємство «Ямпільський райсільгоспкомунгосп»

б) засоби масової інформації:

- ямпільський телерадіомовний комітет

Загалом у районі працюють центральна районна лікарня, поліклініка, 5 дільничих лікарень, 4 лікарняних амбулаторії, 2 – загальної практики сімейної медицини, 16 – фельдшерсько-акушерських пунктів, санітарно-епідеміологічна станція.

У районі функціонує 26 загальноосвітніх шкіл, з них 15 – I-III ступенів і 3 – I-II ступенів, 7 – НВК та НВК ЗОШ I ступеня – гімназія. Функціонують будинок дитячої творчості та дитячо-юнацька спортивна школа.

Районний вузол поштового зв'язку об'єднує 20 відділень та 2 пункти, на території району працює 22 АТС.

Транспортна інфраструктура ямпільського району представлена 5 автошляхами, залізничне сполучення у районі відсутнє.

Соціальна сфера району досить розвинена. До послуг жителів районний будинок культури, 11 сільських будинків культури, 15 закладів культури клубного типу, 28 бібліотек, 4 музеї.

Духовні потреби населення забезпечують 15 громад Української православної церкви (Московського патріархату), 5 громад Української православної церкви (Київського патріархату), 13 громад Української православної автокефальної церкви, 3 громади Римо-католицької церкви.

У районі 118 пам'яток археології, 53 – історії, 4 – монументального мистецтва та 2 – архітектури, що перебувають на Державному обліку. На території району знаходиться Державний історико-культурний заповідник «Буша». До пам'яток культури та архітектури відноситься Свято-Миколаївська православна церква Московського патріархату, збудована у XVIII ст. та сторожова вежа і скельний храм с.Буші.

Соціальний захист населення – це система заходів правового, соціально-економічного та організаційного характеру, що гарантується і реалізовується державою для забезпечення гідного життя, тобто матеріальної забезпеченості на рівні стандартів сучасного розвитку суспільства і вільного розвитку людини.

Протягом періоду за січень-жовтень 2018 року управлінням соціального захисту населення райдержадміністрації здійснювалась робота над вдосконаленням системи соціального захисту, поліпшенням механізмів соціальної підтримки, якості обслуговування соціально незахищених категорій населення Ямпільського району.

Якісний та професійний розгляд звернень громадян є одним із пріоритетних напрямків діяльності управління. За січень - жовтень 2018 року до управління соціального захисту населення райдержадміністрації надійшло 243 письмових звернень громадян, які розглянуті у встановлені терміни.

Надання державних соціальних допомог та субсидій в управлінні здійснюється за єдиною технологією прийому громадян.

Протягом періоду з січня 2018 року по жовтень 2018 року включно з приводу отримання державних соціальних допомог до управління звернулось 2460 осіб, 610 осіб звернулись для отримання довідок.

Загальна сума виплат по допомогам по району за звітний період склала 45600,6 тис. грн. Станом на 01.11.2018 року державні соціальні допомоги профінансовано в повному обсязі.

За період з січня по жовтень 2018 року за призначенням субсидії на оплату житлово-комунальних послуг та на придбання твердого палива та скрапленого газу звернулась 5561 сім'я.

Призначено субсидії на житлово-комунальні послуги на суму 6367,4 тис. грн. та 4737 сім'ям на придбання твердого палива та скрапленого газу на суму 15076,8 тис. грн. В жовтні поточного року 24 сім'ям виплачено компенсацію за частину невикористаної субсидії на електроопалення (монетизація) на суму 1,5 тис. грн.

За даними моніторингу станом на 1 січня 2019 року в районі заборгованість із виплати заробітної плати відсутня.

За 2018 року по підприємствах основного кола звітуючих, за даними моніторингу статистичної звітності ф.1-ПВ (місячна), рівень номінальної середньомісячної заробітної плати штатного працівника по економіці району

становить 6307 грн., що становить 84,3% від середньо обласного показника заробітної плати за січень-серпень 2018 року (7479 грн.).

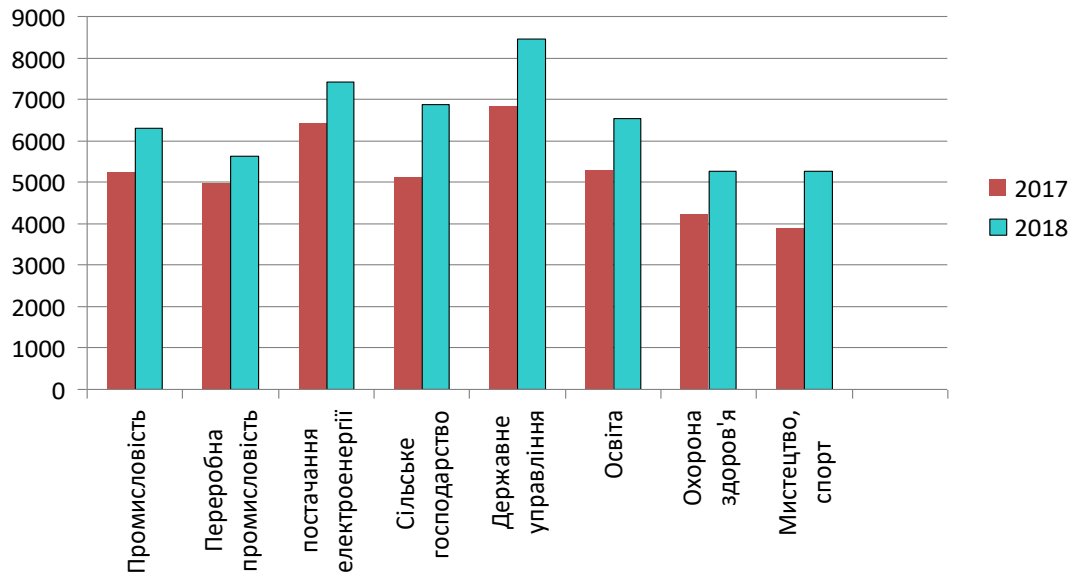


Рис.2.3. Динаміка середньомісячної заробітної плати штатного працівника у Ямпільському районі, грн.

В 2018 року заробітна плата зросла в порівнянні з відповідним періодом минулого року на 30,6% (+1478 грн.).

У Ямпільському районі 2018 році розпочалась практична реалізація Концепція Нової української школи. Відповідно до даної концепції першокласники будуть навчатися за новим стандартом.

1 вересня 2019 року за парти закладів загальної середньої освіти Ямпільського району сіли 353 першокласника, які навчаються у 27-ми сучасно облаштованих класах.

Для забезпечення якісної, сучасної та доступної загальної середньої освіти держава виділила району 1 млн. 016 тис.грн. державної субвенції. Зі свого боку для підготовки закладів освіти до Нової Української школи районна державна адміністрація виділила 625,9 тис.грн.

За кошти, які було виділено для підготовки закладів освіти до Нової Української школи, було закуплено дидактичні матеріали, сучасні меблі,

інтерактивні комплекти комп'ютерного обладнання (27 інтерактивних проекторів, екранів, фабрик друку) та ноутбуки для вчителів першого класу.

На етапі інтеграції України в європейський простір важливим є спрямування освіти на розвиток інтелектуального потенціалу держави, економіки, наук і культури. У зв'язку із цим назріла потреба модернізації освітньої галузі, вирівнювання освітнього потенціалу регіону, забезпечення рівного доступу до якісної освіти.

З 01 вересня 2018 року в районі функціонує 7 опорних закладів загальної середньої освіти: НВК:ЗЗСО I ступеня – гімназія Ямпільського району, ЗЗСО №2 ім. І.Богуна м. Ямполь, ЗЗСО №1 м. Ямполь та ЗЗСО сіл В.Кісниця, Клембівка, Дзигівка, Довжок; 16 філій (НВК I ст.. сіл Вітрівка, Добрянка, Пороги; НВК I-II ст. сіл Безводне, Михайлівка, Русава; ЗСО I-II ступенів сіл Буша, Гальжбіївка, Гонорівка, Качківка, Миронівка, Писарівка, Придністрянське, Цекинівка, Северинівка)

Актуальним в освіті залишається профільне навчання, турбота про обдаровану і талановиту молодь. Атестати про здобуття повної загальної середньої освіти отримали 196 випускників. Свідоцтво про здобуття середньої освіти отримали 306 дев'ятикласників.

З 1 вересня 2018 року забезпечено безкоштовне харчування 1392 учнів 1-4 класів, що становить 100% від загальної кількості учнів. В усіх школах району працюють їдальні, забезпечено холодильним обладнанням, на 75-80% посудом іншим обладнанням, інвентарем. Контроль за організацією харчування здійснюють 19 медичних сестер. Всі заклади освіти оснащені гарячою та холодною проточною водою, каналізацією.

Одним із пріоритетних напрямків роботи закладів освіти району є фізичне виховання. Для цього в районі є достатня матеріальна база. До послуг учнів 16 спортивних закладів, 27 майданчиків з тренажерним обладнанням, 16 приміщень для фізкультурно – оздоровчої роботи. Загалом 122 спортивні об'єкти.

В системі позашкілля в освітній галузі активно працюють 2 заклади, а

саме:

– Будинок дитячої та юнацької творчості, в якому функціонує 23 гуртки, охоплено 364 дитини.

– Дитячо-юнацька спортивна школа – працює 41 група, в яких займається 511 дітей.

Слід відзначити високу результативність роботи керівників гуртків, спортивних секцій, вихованці яких щорічно стають переможцями обласних, всеукраїнських, міжнародних конкурсів, акцій, змагань, кубків, турнірів, фестивалів.

Медичну допомогу населенню надають 2 медичні заклади, а саме Ямпільська ЦРЛ на 147 ліжок та 20 ліжок денного стаціонару і районний медичний центр первинної медико-санітарної допомоги в склад якого входять 13 лікарських амбулаторії загальної практики сімейної медицини, 10 фельдшерсько-акушерських пунктів і 4 фельдшерських пункти.

Станом на 01.01.2019 року чисельність медпрацівників складає 566 штатних посад. З них лікарів – 101, середній медперсонал – 250, молодший медичний медперсонал – 94, інші – 121.

Державну політику у сфері молоді і спорту здійснює відділ у справах сім'ї, молоді, фізичної культури та спорту райдержадміністрації, який нараховує три штатні одиниці, фінансується з державного бюджету, та є структурним підрозділом райдержадміністрації. Відповідно до Положення про відділ та плану роботи відділу здійснюються молодіжні та спортивні заходи на території району, а також участь молоді та спортсменів у обласних та всеукраїнських заходах і змаганнях. Діяльність відділу спрямована на виконання районних цільових соціальних програм «Молодь Ямпільщини на 2017-2021 роки».

Реалізація громадянами їхнього конституційного права на звернення є одним із найважливіших завдань при здійсненні своїх повноважень управлінням. За звітний період працівниками Ямпільського сектору з обслуговування громадян було зареєстровано та опрацьовано 12430 звернень.

З метою реалізації Стратегії модернізації та розвитку Пенсійного фонду України на період до 2020 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14.09.2016 року №672-р управління продовжує впроваджувати єдині стандарти обслуговування громадян, забезпечує доступність при наданні послуг.

Підвищення рівня зайнятості населення області є першочерговим напрямком діяльності служби зайнятості та органів влади в районі, адже це і є запорукою зростання потенціалу регіону та держави в цілому.

Аналіз ситуації засвідчує, що порівняно з відповідним періодом минулого року збільшився попит роботодавців на працівників. Середній розмір заробітної плати на 1 вакансію зріс з 3503 грн. до 3992 грн. (на 13,9%) по відношенню до жовтня 2017 року.

Протягом 2018 року до Ямпільської районної філії Вінницького обласного центру зайнятості за пошуком роботи звернулися 1021 ос. Усього послугами служби протягом 2018р. скористалося 1727 громадян, які шукали роботу, серед них – 1491 отримали статус безробітного.

Завдяки спільним зусиллям Ямпільської районної філії Вінницького ОЦЗ, органів влади та соціальних партнерів, вдалося повернути до продуктивної зайнятості 892 громадян, які звернулись за пошуком роботи до служби зайнятості.

На основі проведеного аналізу можна зробити висновок, що у даному регіоні соціальна інфраструктура функціонує на відповідному рівні та забезпечує потреби громадян відповідно до наявних можливостей.

2.3. Оцінка ефективності функціонування соціальної інфраструктури

Оцінку ефективності функціонування соціальної інфраструктури в регіоні нами було здійснено на прикладі м.Ямпіль.

Освіта, є найголовнішим компонентом соціальної інфраструктури, яка формує рівень людського розвитку. Оцінка якості освіти була здійснена за

трьома напрямками, які реалізуються в місті: послуги, які надаються в дитячих садках, послуги, які надаються у загальноосвітніх школах та послуги, які надаються в технікумах та коледжах міста. Якість дошкільної освіти більшістю жителів м. Ямпіль оцінюються, як «добра» (41% опитаних) та «середня» (33% опитаних), при цьому має місце позитивна динаміка цього показника(рис.2.4).

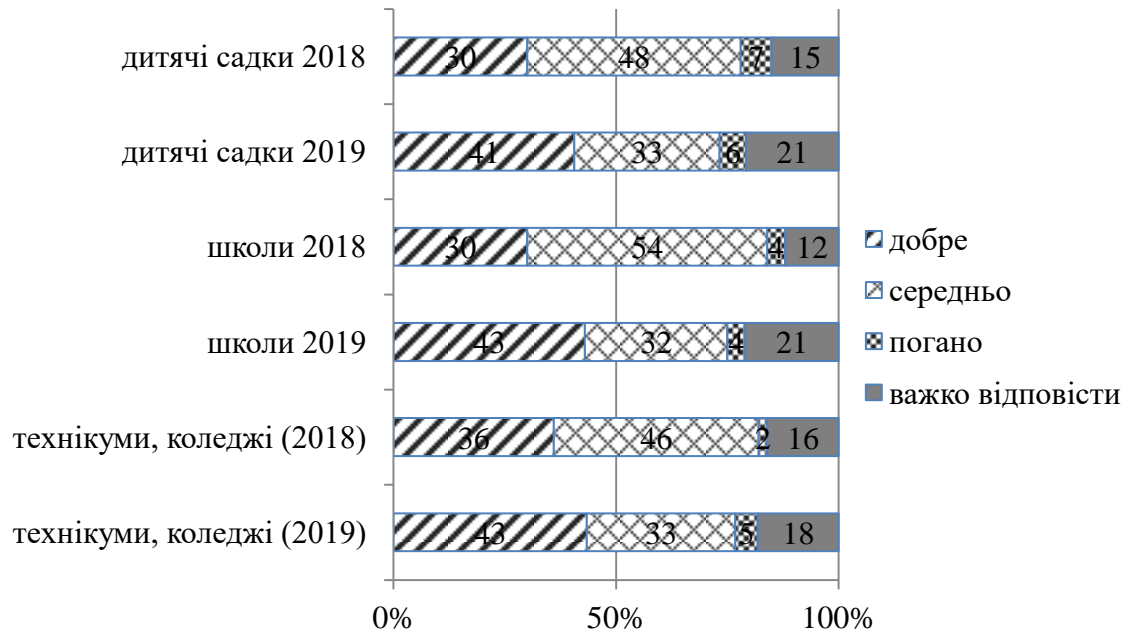


Рис.2.4. Оцінка населенням якості освітніх послуг, які надаються в м.Ямпіль

Оцінка якості середньої загальної освіти, так само, має позитивну динаміку, близько 43% у 2019 році визначали її як «добре» (при 30% значенні відповідного показника у 2018 році), а 32%, як «середньо» (у 2018 році цей показник був на 22 в.п. більшим). Результати оцінки якості освіти в технікумах та коледжах міста мають майже однакові позитивні показники у порівнянні з іншими освітніми ланками, так 43% опитаних вважають її рівень, як «добре», а 33%, як «середньо», що відповідно на 7 в.п. є більшим та на 13 в.п. є меншим, ніж у попередньому періоді. Відмінністю цієї освітньої ланки від інших є те, що протягом останнього року на фоні позитивних змін відбулось збільшення кількості незадоволених освітою (з 2% до 5%), хоча за

іншими освітніми рівнями питома вага незадоволених була сталою.

Медичне обслуговування та комфортність проживання осіб з інвалідністю виступають одними з визначальних ознак рівня розвитку суспільства та соціальної інфраструктури міста. За суб'єктивними оцінками жителів м.Ямпіль близько 43% респондентів оцінюють якість надання соціальних послуг в медичних закладах, як «середній», цей показник є стабільним вже протягом двох років. Поряд з цим достатньо великою є кількість осіб, що визначає негативний стан медичного обслуговування в місті (21% опитаних вважає рівень якості медичних закладів, як «поганий», у 2018 році цей показник склав 21%) (рис.2.5).

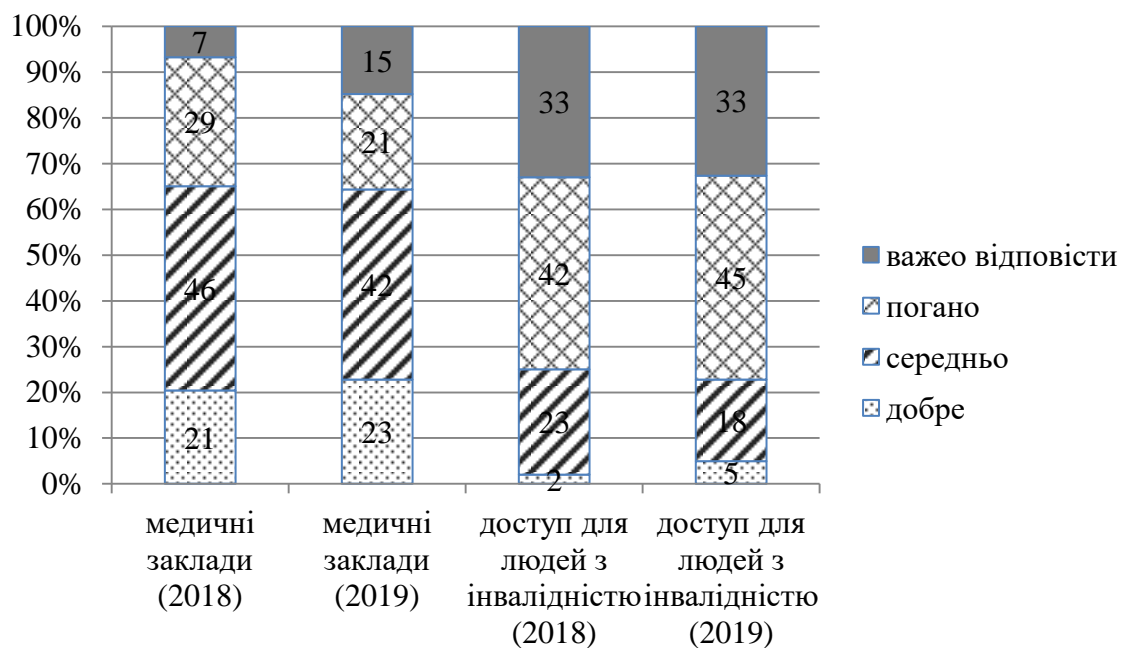


Рис.2.5. Оцінка населенням якості медичних послуг та свободи доступу інвалідів до інфраструктури у м.Ямпіль

Стосовно забезпечення прав інвалідів та їх вільного доступу до об'єктів соціальної інфраструктури та комфортності проживання в місті, то їх суб'єктивні оцінки є невтішними. Майже половина опитуваних (45% у 2019 році), визнали рівень доступності для людей з інвалідністю, як «поганий», при цьому цей варіант відповіді, у порівнянні з попереднім роком, мав тенденцію до зростання на 3 в.п. Лише 18% опитуваних вважають «середнім» рівень

комфортності міста для інвалідів, а 5% - «добрим». Підкреслює наявність проблем для людей з інвалідністю, той факт, що третина опитуваних (33%) не змогли відповісти на поставлене запитання, що свідчить про відсутність об'єктивних фактів наявності інклюзивної політики інтеграції інвалідів у суспільство. В зв'язку з цим, актуальним постає питання необхідності розробки спеціалізованих програм на рівні міста, щодо розширення можливостей для людей які мають інвалідність. Показовим для оцінки міста є аналіз його окремих показників на рівні інших територіальних одиниць. Так, не дивлячись на те, що в цілому суб'єктивна оцінка ставлення населення, суспільства та місцевої влади до людей з особливими потребами в Україні є достатньо низькою, в середньому варіюється від 2,8 до 1 бала з 5 можливих. Ямпіль посідає вище середнього позиції за цим показником, так особисте ставлення до людей з особливими потребами в середньому мешканці міста оцінюють в 2,7 бали, ставлення людей у близькому оточенні у 2,3 бали, ставлення міської влади до проблем інвалідів у 1,5.

Наступним складовим елементом соціальної інфраструктури є розвиток культури та спорту. Більш ніж 70% опитаних мешканців міста, оцінюють якість спортивних закладів, як «добре» та «середньо», при цьому позитивне ставлення до цих інфраструктурних елементів зростає щороку, так, питома вага осіб які визнали якість, як «добру» у 2019 році, порівняно з 2018 роком, збільшилась на 11%. Кількість осіб, які є незадоволеними якістю спортивних закладів поступово зменшується і у 2019 році складала 9% респондентів. Щодо закладів культури, то оцінка їх якості, також є більш ніж позитивною. Близько 33% опитаних жителів міста поставили культурним заходам оцінку «добре», це на 9% є більшим ніж у 2018 році. Сталим є значення оцінок якості закладів культури на рівні «середньо» - 41% у 2019 році та 42% у 2018 році. Негативне ставлення респондентів є незначним від 9% за оцінками 2018 року та 6% за оцінками 2019 року. Особливістю отриманих результатів опитування є те, що при оцінці цих елементів соціальної інфраструктури було визначено наявність достатньо великого

прошарку респондентів, які не змогли дати відповідь на поставлене питання (20% для закладів культури та 17% для спортивних закладів), це свідчить про низьку активність участі населення у спортивному та культурному житті міста, що не дає можливість належним чином оцінити їх якість. Наявність визначеної особливості потребує пошуку сучасних важелів збільшення активності населення та зацікавленості в особистому культурному розвитку та підтримки здорового способу життя.

Комунальна інфраструктура та доступ до різноманітних цивілізаційних комунальних послуг відіграє одну з найважливіших ролей у формуванні комфортності проживання жителів міста. До її структури можна віднести такі ключові складові, як водопостачання, каналізацію, опалення та вивіз сміття. В цілому суб'єктивна оцінка за цими напрямками в м.Ямпіль є вищою за середню. Так, якість надання послуг з водопостачання, оцінюється більшістю, як «добре» та «середньо» (відповідно 32% та 54%), ствердливим є те, що за цим напрямком спостерігається збільшення позитивних оцінок населення за рахунок скорочення негативного сприйняття (чисельність осіб, які визнали цю послугу «погана» скоротилась з 24 до 14% (рис.2.6).

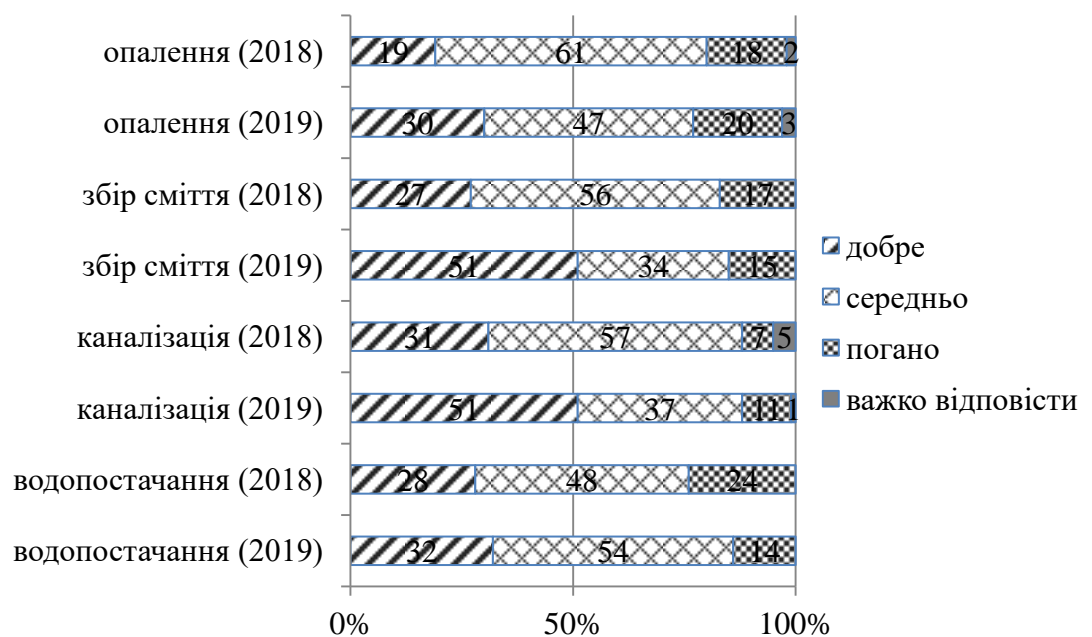


Рис.2.6. Оцінка населенням якості надання комунальних послуг у м.Ямпіль

Стосовно якості водовідведення у місті, оцінки жителів, так само, є високими, близько 50% населення визнали їх «добрими», а 37% «середніми», при цьому найвищий показник оцінки якості протягом року збільшився на 20%, скоротивши при цьому кількість осіб з оцінкою «середньо» на 19%. Не дивлячись на поточні проблеми, які існують в м.Ямпіль з вивезенням та утилізацією сміття та завдяки наявності чітких дій місцевої влади в цій сфері, оцінка якості послуг зі збору та вивезення сміття у місті є високою, більш ніж 50% опитаних у 2019 році, поставили оцінку «добре», що майже в два рази є більшим за показник попереднього року (27% у 2018 році). Щодо якості опалення у місті, то оцінки жителів є різнобічними, так близько третини респондентів визнали якість цієї послуги, як «добре», однак при цьому п'ята частина (20%), все ж таки відчувають на собі погану якість системи «опалення» у своїх будинках. Причиною такого різноманітного бачення цієї проблеми, є нерівномірна розвиненість комунальної інфраструктури міста, застарілість обладнання деяких котелень, а також недостатня поширеність енерго та теплозберігаючих технологій в будинках, відсутність сучасного утеплення приміщень, тощо.

Важливим фактором оцінки комфортності проживання у місті є зручність переміщення по ньому, як для тих хто має власне авто, так і для тих хто переміщається громадським транспортом або ходить пішки. За загальною оцінкою зручності пересування більшість опитаних жителів міста визначають її на рівні більше за середній. Так, близько 50% пішоходів та пасажирів громадського транспорту оцінюють зручність міста на рівні «добре», третина цих груп (близько 31%) надають оцінку – «середньо». Схожою є ситуацію при оцінці зручності, водіями приватних автомобілів, 43% з них, висловлює думку про добрий рівень, а 27% про середній. Винятком в позитивній оцінці можливостей пересування по місту є велосипедисти, 20% з яких визнали стан зручності, як «поганий», а 10%, як «жахливий». Це говорить про необхідність розбудови у місті місць для велопрогулянок, а також створення мережі велодоріжок, адже можливості вільного використання цього транспортного

засобу, не лише збільшують мобільність населення, а й покращують екологію міста та створюють умови для поширення здорового способу життя серед населення.

Щодо предметної оцінки населенням міста якості дорожньої та транспортної інфраструктури, то її результати є менш позитивними, хоча мають, в більшості плюсову динаміку (рис.2.7). Так, у 2018 році більше половини опитуваних (54%) вважали стан доріг «поганим», у 2019 році чисельність таких респондентів зменшилась та склала 41%, при цьому оцінку «середньо» надали 45% опитуваних, а «добре» 12%. Негативний стан доріг у місті, позначається, в першу чергу, переважанням здійснення часткового ремонту асфальтного покриття, поряд з наявною необхідністю реалізації його повної заміни. Тротуарна зона оцінюється опитуваними трохи краще, так 16% у 2018 році вважали її якість «добре», а 51% - «середньо», в 2019 році цей показник покращився та отримав 29% оцінок «добре» та 47% оцінок «середньо», таким чином скоротивши оцінки «погано» на 10 в.п.

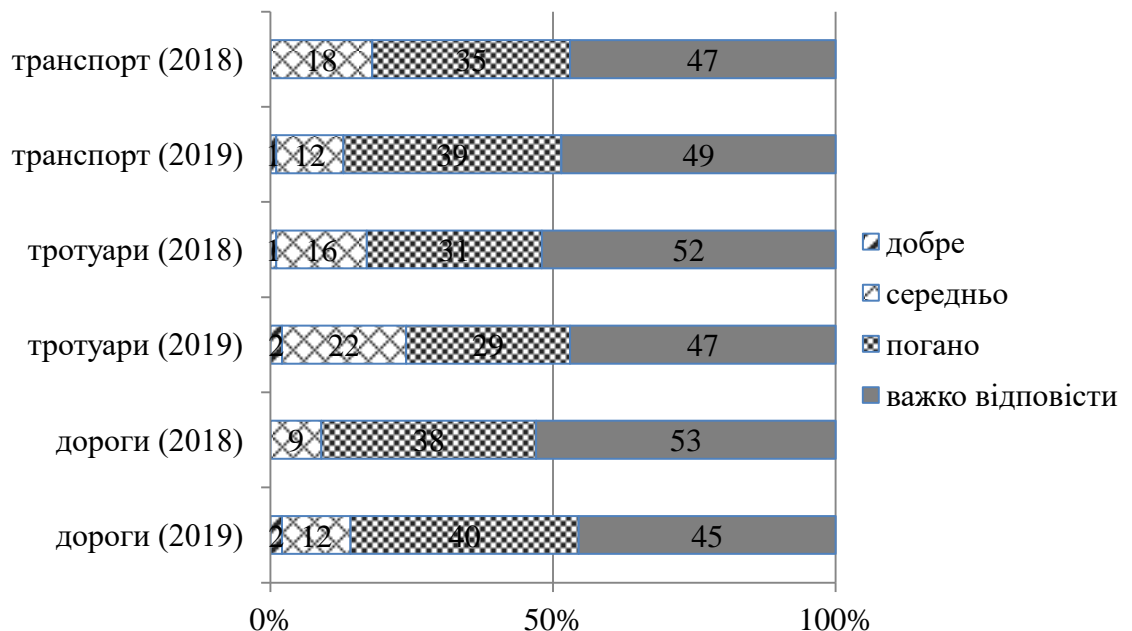


Рис.2.7. Оцінка населенням міста стану доріг та транспортної інфраструктури у м.Ямпіль

Відносно позитивними є оцінки жителями м.Ямпіль рівня розвитку

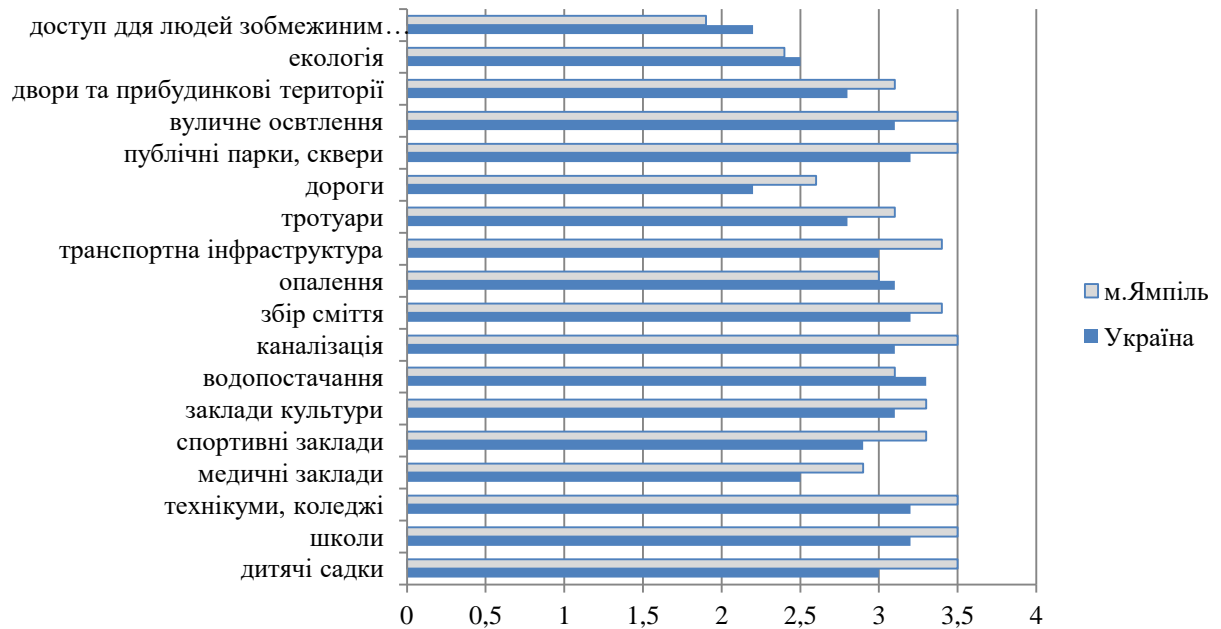
транспортної інфраструктури та громадського транспорту. За їх баченням у 2019 р. 46% вважали його «добрим» (у 2018 р. цей показник складав 36%), а 39% - «середнім» (у 2018 р. – 47%), негативне сприйняття склало лише 12% (17% у 2018 р.). Однією з причин такої позитивної динаміки стало впровадження у місті систем он-лайн відстеження міського транспорту, за допомогою, якої кожен може подивитись розклад руху усіх міських та приміських маршрутів, побудувати оптимальні маршрути руху та схеми зупинок, а також побачити поточне місцезнаходження громадського транспорту.

За баченням населення м.Ямпіль, рівень та якість благоустрою міста є високим. Більшість опитаних оцінюють якість наявних публічних парків та скверів, як «добре» - 53% опитаних у 2019 році; 39% - розцінюють їх якість, як «середньо» і лише 4% визначають їх, як «погано». Стосовно вуличного освітлення, то його якість розцінюються, так само, на достатньо високому рівні, більш ніж 80% вважають її як «добру» або «середню». Порядок у дворах та прибудинкових територіях у місті забезпечується завдяки створеним об'єднанням мешканців (ОСББ) або житлово-комунальними підприємствами міста. У 2019 р., у порівнянні з 2018 р. відбулось значне збільшення задоволення цією сферою. Так, якщо у 2018 р. оцінку «добре» поставили 16% населення, то в 2019 р. питома вага цієї оцінки збільшилась до 29%, при цьому рівень оцінки «середньо» залишився сталим – 54%. Прогнозовано, що збільшення кількості ОСББ та якості надання послуг призведе в майбутньому до збільшення кількості задоволених.

Екологія, є одним з ключових факторів, який викликає занепокоєння у жителів міста, це підтверджують, як і об'єктивні показники значень викидів у навколишнє середовище, так і сприйняття самого населення. Лише 5% оцінюють екологічний стан в місті, як «добре», а 26%, як «середньо», інша ж більшість – близько 70%, вважають стан навколишнього середовища, як поганий та дуже поганий. Головною причиною такого становища є знаходження в місті металургійного комбінату, який здійснює свої викиди.

Незадоволеними є мешканці й станом водного басейну азовського моря, який знаходиться на території міста.

Здійснення порівняльної оцінки сприйняття населенням рівня розвитку соціальної інфраструктури в м.Ямпіль, дозволило визначити ціле коло позитивних сторін. Майже за більшістю компонент, які входили до оцінки, м.Ямпіль продемонструвало вищі за середні показники (рис.2.8) [82].



1	жахливо	2	погано	3	середньо	4	добре	5	відмінно
---	---------	---	--------	---	----------	---	-------	---	----------

Рис.2.8. Оцінка якості соціальних послуг, які надаються у м.Ямпіль [82]

Вирішальним показником оцінки якості соціальної інфраструктури в місті є відчуття гордості за нього місцевим населенням. Проведене муніципальне соціологічне дослідження показало, що близько 82% населення м.Ямпіль однозначно, чи скоріше пишаються своїм містом. Головними причинами гордості за місто вони відзначають його привабливість для туристів та гостей (42%); збереження у місті культури и традицій країни/регіону (31%); добрі побутові умови для життя. Серед тих жителів, які визнали, що однозначно чи скоріше не пишаються містом, більшість не змогли повністю сформулювати причини та надали відповідь «не має взагалі чим

пишались» - 46%, а 29% відмітили, що їм важко відповісти на це питання (рис. 2.9).



Рис.2.9. Причини відчуття жителями гордості за своє місто

Узагальнюючи проведений аналіз на прикладі м.Ямпіль, можна виокремити наступні характерні риси сприйняття населенням соціальної інфраструктури міста та якості послуг, які вона надає

- місто має вище за середні показники оцінки гуманітарної, комунальної, медичної сфери, а також розвитку інфраструктури в Україні;

- в м.Ямпіль за суб'єктивним сприйняття жителів зафіксовано низькі показників якості навколишнього середовища (екології);

- більше 70% оцінюють якість освіти, що надається в дитячих садках, школах та коледжах на рівні «добре» та «середньо»;

- якість послуг медичних закладів є середньою, більше 65% висловлюють задоволеність нею;

- більше третини населення не змогли надати відповідь щодо рівня доступу осіб з обмеженими можливостями до соціальної інфраструктури

міста;

- рівень інклюзивності інвалідів до суспільного життя є низьким;

- протягом останніх років поступово покращується якість послуг, які надаються в спортивних та культурних закладах міста, більше третини є повністю задоволеними, а 40% мають середній рівень задоволення;

- одним з негативних чинників комунальної сфери більшість населення визнає якість опалення в домівках, повністю задоволеними ним є лише 27% опитаних;

- жителі в цілому, позитивно оцінюють стан транспортної інфраструктури та можливості пересування по місту, винятком є лише велосипедисти, третина яких визначає рівень можливості їх безпечного пересування місто як поганий та жахливий;

- за оцінками населення стан доріг в місті знаходиться на рівні нижче середнього та потребують повного або часткового капітального ремонту;

- майже половина населення міста є задоволеними якість парків та скверів, але зазначають необхідність здійснення їх часткової реконструкції та розширення;

- спостерігається середній рівень якості облаштованості дворів та прибудинкових територій, не вистачає сучасних дитячих майданчиків та зелених зон;

- не дивлячись на високі показники оцінки якості соціальної інфраструктури міста, лише 82% відчувають гордість за своє місто;

- найбільш розповсюдженою відповіддю щодо основних причин гордості за своє місто жителі визнають його привабливість для гостей та туристів, збереження у місті культури країни та регіону, а також побутові умови для життя;

- в цілому, за суб'єктивним сприйняттям населення, рівень розвитку соціальної інфраструктури міста та якості послуг є середнім, а за окремими показниками навіть вищим за середній.

РОЗДІЛ 3

УДОСКОНАЛЕННЯ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ СОЦІАЛЬНОЮ ІНФРАСТРУКТУРОЮ АДМІНІСТРАТИВНОГО РЕГІОНУ

3.1. Оптимізації стратегії розвитку соціальної інфраструктури регіону

Підвищення рівня розвитку соціальної інфраструктури та забезпечення соціальної безпеки регіонів держави загалом, можливе лише за значної активізації зусиль влади, бізнесу та громади у визначених напрямках.

Як зазначають фахівці, цілі будь-якої організаційної системи, в тому числі регіональної, доцільно розглядати у вигляді «дерева цілей» [48, с. 99]. Його будують, виходячи з принципів дедуктивної логіки, шляхом розподілу цілей на підцілі при переході від одного рівня до іншого [88, с.21]. Визначальною складовою «дерева цілей» регіонального управління є стратегічні цілі, пов'язані з якістю економічної системи, її збереження чи перетворення [70]. Стратегічні цілі трансформуються в тактичні, які фіксують великі блоки дій з досягнення перших; а тактичні – в оперативні, які визначають щоденні конкретні дії з досягнення перших і других груп [81]. Ієрархія «дерева цілей» і завдань, як правило, відповідає організаційній будові регіональних систем [62]. Таким чином, після розгляду стратегій розвитку соціальної інфраструктури регіонів держави, нами пропонується обрати такі її види, які найбільше відповідають стану інфраструктури регіону та мають відповідний потенціал для її реалізації. Тому, перейдемо до розгляду можливих стратегій розвитку соціальної інфраструктури регіонів.

Стратегія підтримки статусу передбачає утримання лідерського статусу на основі активізації соціальної інфраструктури. Пропонуємо застосовувати регіонам, які володіють високим рівнем усіх ознак розвитку соціальної інфраструктури. Основним напрямом стратегії є утримання лідерських позицій за рахунок підвищення ефективного використання об'єктів соціальної інфраструктури, активізації незадіяних джерел зростання (впровадження та

розвиток новітніх методів розвитку).

Стратегія усунення (пом'якшення) дестабілізуючих чинників впливу на розвиток соціальної інфраструктури спрямована на територіальну доступність, тобто середня відстань від споживача до місця локалізації закладу. Територіальна доступність об'єктів соціальної інфраструктури фактично є критерієм оптимальності розміщення цих об'єктів та ефективності їх розвитку.

Стратегія фокусування характеризується виділенням одного або декількох об'єктів соціальної інфраструктури, на які спрямовуються основні зусилля.

Стратегія стабілізації має свої особливості. Залежно від реальної соціальної ситуації в регіоні рекомендується використовувати один з двох вірогідних підходів до практичного здійснення стратегії стабілізації:

1) розробка програм та проектів місцевими органами влади у тісній співпраці з громадою, враховуючи національні, історичні та культурні особливості місцевості;

2) підвищення мотивації та стимулювання населення регіону (стабілізації певного регіону), формування якісного соціального середовища, покращення демографічної ситуації, культивування бажання людей самоідентифікуватись із певною територією.

Стратегія стимулювання інвестиційної та інноваційної діяльності. Однією з причин недостатнього соціального зростання є практично повна відсутність інноваційно-інвестиційної активності в державі та покращень інвестиційного клімату. Це зумовлене тим, що інновації, які раніше здійснювалися за рахунок централізованих джерел, звелися до вельми малої величини. Кризовий стан економіки, розлад фінансово-кредитної системи, інфляція, гостра напруженість суспільного життя призводять до прийняття, в першу чергу, заходів тимчасового характеру. Це наслідок ліберально орієнтованої стратегії перетворювань, яка спочатку була направлена на відмову держави від підтримки інвестицій в реальний сектор економіки. Все

це дестабілізувало ринок капітальних вкладень і позбавляє народне господарство імпульсу для відновлення економічного зростання, а одночасно і для вирішення соціальних проблем, що загострилися.

Стратегія стимулювання інвестиційної та інноваційної діяльності регіонів держави повинна включати такі стратегічні цілі:

- розробити інвестиційну політику регіону із залученням громади (отримати особливий статус території, у зв'язку з наявністю поблизу потенційно небезпечного виробництва, що потребує виконання особливих вимог його експлуатації, які повинні бути направлені на створення відповідних умов для залучення інвесторів, розробити документ місцевого рівня, що визначає інвестиційну та інноваційну політику регіону, розробити нормативні акти місцевого рівня, які регламентують порядок передачі об'єктів в концесію та порядок приватизації);

- збільшити доходну частину бюджету регіону за рахунок покращення інвестиційної та інноваційної привабливості міста (удосконалити ринок землі, розробити механізми використання коштів альтернативних джерел для фінансування міської інфраструктури, створити конкурентне середовище у сфері розвитку житлово-комунального господарства, створити інформаційну мережу з метою отримання потенційними інвесторами інформації щодо ресурсного потенціалу регіону та нормативної бази, необхідної для здійснення інвесторами своєї діяльності, створити умови для розвитку малого та середнього бізнесу в місті, створити в нежитловій (промисловій, комунальній) зоні модулі для розміщення в них різних об'єктів інфраструктури).

Основними заходами стратегії стимулювання інвестиційної та інноваційної діяльності регіонів держави є:

- формування стратегічних орієнтирів розвитку регіону;
- забезпечення розвитку соціальної інфраструктури регіону.

Стратегія відновлення соціальної інфраструктури. Важливе місце у реалізації стратегії відновлення соціальної інфраструктури регіону належить регіональному маркетингу. Регіональний маркетинг дає змогу здійснити

позиціювання регіону стосовно інших регіонів, сформувавши програму створення властивостей регіону.

Переваги мають спрямовуватись на розвиток тих видів соціальної діяльності, які забезпечать розвиток регіону держави.

Основними заходами стратегії відновлення соціальної інфраструктури є:

- формування стратегічних орієнтирів розвитку регіону;
- формування напрямків розвитку та розміщення соціальних інфраструктури регіону, часткова структурна перебудова економіки регіону.

Стратегія підвищення ефективності функціонування об'єктів соціальної інфраструктури: органам місцевого самоврядування необхідно забезпечити належне функціонування об'єктів соціальної інфраструктури, зберігши мережу та функціональне призначення, не знизивши при цьому рівня якості надання послуг населенню. Об'єкти соціальної інфраструктури повинні мати свого реального власника, здатного забезпечувати їх ефективне використання. [52, с. 31]. Функціонування й розвиток соціальної сфери, поліпшення якості житлово-комунальних, соціальних, побутових послуг мають позитивне значення як для кожного громадянина окремо, так і для держави в цілому, адже саме розвиненість соціальної сфери визначає рівень добробуту населення.

Стратегія реструктуризації соціальної сфери регіону, яка полягає у нарощенні рівня соціальної інфраструктури за допомогою таких стратегічних цілей:

- благоустрій території регіону, що передбачає: забезпечення безпеки життєдіяльності міста, побудова нових та відремонтованих існуючих дитячих та спортивних майданчиків, забезпечення розширення мережі та забезпечення роботи громадських туалетів, забезпечення освітлення вулиць, прибудинкових територій, територій біля навчальних закладів міста, забезпечення вільного доступу до місць громадського призначення для людей з обмеженими можливостями пересування (провести інвентаризацію об'єктів

житлового та соціального призначення щодо відповідності житла та громадських будівель вимогам чинних будівельних норм та визначити місця облаштування необхідними пристосуваннями для груп населення з обмеженими можливостями пересування);

- розвиток ресурсного потенціалу територіальної громади, що передбачає: удосконалення та ремонт комунікаційної мережі міста, забезпечення житлом громадян міста, які потребують поліпшення житлових умов, будівництво (реконструкція) та придбання соціального та доступного житла.

Таким чином, запропонована стратегія передбачає:

- участь широких верств громадськості та бізнес-структур в розробці та прийнятті важливих для громади рішень;

- високий розвиток соціальної інфраструктури;

- оптимальне розміщення об'єктів соціальної інфраструктури, що призведе до соціальної безпеки регіонів держави;

Стратегія підвищення якості соціальних послуг передбачає модернізувати існуючі каналізаційно-очисні споруди, замінити зовнішні інженерні мережі тепло-, водопостачання та водовідведення міста, забезпечити регіон безперебійним водопостачання, провести реконструкцію та капітальні ремонти доріг та вулиць міста, завершити реконструкцію зовнішнього освітлення з використанням сучасних енергозберігаючих технологій, здійснити реконструкцію та капітальний ремонт наявного житлового фонду, встановити засоби обліку та контролю за споживанням води.

Стратегія забезпечення соціальної безпеки. З метою забезпечення первинними потребами населення регіону у соціальних послугах та підвищення рівня життя населення було б раціональним:

- поліпшення планування сім'ї, вдосконалення системи надавання відповідної кваліфікованої медичної допомоги сім'ям, які бажають мати дітей;

- поліпшення здоров'я населення шляхом збільшення видатків на

охорону здоров'я, насамперед підлітків, молоді, а також зниження рівня професійних захворювань, побутового та виробничого травматизму населення;

- відновлення мережі дошкільних навчальних заходів, особливо у сільській місцевості, з метою забезпечення доступності дошкільної освіти;
- надання підтримки незахищеним верствам населення, всебічного розвитку освіти, культури, науки, поліпшення охорони здоров'я населення та інші

Стратегія забезпечення первинних потреб населення у соціальних послугах повинна визначати сукупність соціальних інтересів, що спричиняють суттєвий вплив на формування демографічної ситуації, збереження генофонду народу України, створення умов для нормальної життєдіяльності і відтворення населення, а також забезпечувати цілеспрямовані заходи щодо реалізації цих соціальних інтересів. Стратегічним напрямком соціальної безпеки, який тісно пов'язаний з демографічною ситуацією в країні, особливо в період економічних перетворення, є збереження трудового та наукового потенціалу країни [40].

Стратегія ідентифікації соціальної інфраструктури. Для реалізації даної стратегії повинно передбачатись:

- загальне збільшення числа установ соціальної інфраструктури;
- збільшення обсягів, асортименту і покращення якості наданих послуг;
- достатня організаційно-фінансова підготовка регіонів для інвестування в плані привабливості об'єктів.

Розроблені типи стратегій розвитку соціальної інфраструктури регіонів держави сприятимуть підвищенню рівня соціальної інфраструктури регіонів, згладжування регіональних асиметрій у рівнях соціальної інфраструктури та усунення наявності диференціації в рівнях соціальної безпеки регіонів держави. Для досліджуваного регіону ми надаємо перевагу стратегії стимулювання інвестиційної та інноваційної діяльності.

3.2. Ресурсне забезпечення розвитку соціальної інфраструктури регіону

Розвиток соціальної інфраструктури відображає рівень соціально-економічного розвитку регіонів, сприяє подоланню територіальних диспропорцій та соціальної нерівності в умовах життєдіяльності населення.

Складність і багатоаспектність поставлених проблем висуває особливі вимоги до системи управління розвитком соціальної інфраструктури, насамперед на регіональному рівні. Концентрація на конкретній території всіх процесів життєзабезпечення населення, територіальна локалізація об'єктів соціальної інфраструктури підтверджує пріоритетну роль регіональних органів влади та органів місцевого самоврядування в забезпеченні регулювання цих процесів. У зв'язку з цим, особливої актуальності набуває необхідність визначення умов, що гарантують результативність функціонування соціальної інфраструктури регіону, формування механізмів ресурсного забезпечення, які орієнтовані на мобілізацію ендогенних джерел її розвитку, пошук нових форм співпраці місцевих органів влади та бізнес-спільноти для сприяння розвитку соціальної інфраструктури регіону.

Сучасний стан соціальної інфраструктури регіонів супроводжується занепадом інфраструктурного розвитку, низьким рівнем відповідності соціальних об'єктів вимогам безпечного функціонування, високим рівнем зносу як самих об'єктів соціальної інфраструктури, так і наявних у них основних засобів, зниженням рівня забезпеченості об'єктами соціальної інфраструктури на території регіонів, що призводить до зниження життєвого рівня населення. Формування і розвиток соціальної інфраструктури регіону, а відповідно і підвищення рівня життя населення, значно залежить від його ресурсного забезпечення [60].

Ефективність розвитку соціальної інфраструктури визначається, насамперед, можливостями якісного організаційно-кадрового забезпечення, складність якого полягає у необхідності полівекторного розвитку організаційно-кадрового потенціалу регіону. З одного боку, сучасні умови

визначають концептуально нові вимоги до діяльності органів регіонального управління як гаранта розвитку соціальної інфраструктури, визначаючи основні пріоритети у вигляді раціональної господарської практики, ефективності економічної політики. З іншого боку, про можливості якісного розвитку соціальної інфраструктури регіону можна говорити лише за умов якісного кадрового забезпечення об'єктів соціальної інфраструктури регіону, що сприятиме підвищенню рівня задоволеності населення якістю соціальних послуг, як наслідок закріпленню і розвитку людського та інтелектуального капіталу як значущої конкурентної переваги економічного потенціалу регіону [25].

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.

До завдань ефективного управління розвитком соціальної інфраструктури регіону має бути включено аналіз потреб видів діяльності соціальної інфраструктури в кваліфікованих кадрах, прогнозування потреб соціальної інфраструктури в кадровому забезпеченні з урахуванням перспективних тенденцій її розвитку, систему забезпечення акумулювання і трансляції перспективного досвіду модернізації соціальної інфраструктури, умови для обміну досвідом керівників місцевого самоврядування, напрями міжтериторіального співробітництва в межах регіону [64].

Основними напрямками міжтериторіального співробітництва у сфері соціальної інфраструктури можуть стати будівництво великих соціокультурних об'єктів, транспортних комунікацій, сміттєвих 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.

Крім кадрового забезпечення діяльності безпосередньо органів регіонального управління та місцевого самоврядування, у сучасних умовах не менш значущим є формування умов, що сприяють закріпленню висококваліфікованих кадрів за видами діяльності соціальної інфраструктури. Модернізація об'єктів соціальної інфраструктури, оптимізація їх діяльності відповідно до сучасних потреб населення вимагає ефективної організаційної діяльності, спрямованої на підбір, розстановку, професійний розвиток і вдосконалення відповідних кадрів. Організація кадрового забезпечення об'єктів соціальної інфраструктури конкретної адміністративної одиниці регіону, на наш погляд, повинна включати в себе такі напрямки діяльності, як прогнозування попиту на фахівців, відповідна професійна орієнтація, відбір і організація навчання молоді, яка проживає в цій місцевості, залучення та працевлаштування.

У сучасних умовах динамічного відпливу молоді за кордон виникає гостра необхідність розробки таких механізмів кадрової політики, які, з одного боку, сприяли б організації ефективної профорієнтаційної роботи, професійного самовизначення молоді, а з іншого, забезпечували б реалізацію її інтересів, її творчого потенціалу. Необхідні механізми в системі регіональної кадрової політики, спроможні збалансувати соціальне замовлення на ринку праці і інтереси професійного вибору молоді. Кадрова політика повинна передбачати науково - обґрунтований професійний відбір, а також професійну підготовку фахівців відповідно до потреб соціальної інфраструктури регіону в кадрах, на основі тристороннього договору (студент - ВНЗ - підприємство-замовник) [56].

Регіональна система управління повинна бути чітко орієнтована на забезпечення розвитку соціальної інфраструктури висококваліфікованими

кадрами відповідно до потреб соціально-економічного розвитку території. Отже, структура закладів освіти, охорони здоров'я, культури та інших об'єктів соціальної інфраструктури має бути не тільки чітко визначена і спеціалізована, а й територіально диверсифікована зі створенням просторово локалізованих і функціонально пов'язаних багаторівневих мереж установ соціальної інфраструктури. Це створить додаткові можливості для розвитку соціальної інфраструктури в регіоні і дасть змогу забезпечити необхідними кадрами підприємства, організації та приватний бізнес. Підвищення якості надаваних соціальних послуг, формуючи сприятливі умови життєдіяльності людини в регіоні, створить можливість скорочення міграційного відпливу [45].

Забезпечення ефективного функціонування та розвитку соціальної інфраструктури в інтересах населення вимагає не тільки організації підготовки відповідних кадрів, але і формування відповідного рівня матеріально-технічної бази, релевантної сучасним потребам населення. Створення системи методичного, матеріально-технічного та кадрового забезпечення 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 [44].

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 проектів, 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 [14].

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 проекти, 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 проектів 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 [57]. Однак, як показує світова практика, масштабні

проекти 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 [35]. 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 тягаря, 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 [22].

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) [91]. Дуже значущою є громадська підтримка підприємницької активності, що забезпечує розвиток соціальної інфраструктури: висвітлення їхньої діяльності в місцевій пресі, визнання, моральне стимулювання.

Не менш важливим компонентом ефективного управління розвитком соціальної інфраструктури регіону є інформаційно-аналітичне забезпечення. Управління процесами розвитку соціальної інфраструктури має бути орієнтоване на забезпечення якості соціальних послуг, що є можливим тільки за наявності повної, достовірної інформації про характер і специфіку розвитку досліджуваних процесів. Своєчасна, якісна інформація, заснована на статистичних спостереженнях і результатах дослідження – необхідний фактор ефективного управління [15].

Однак тільки статистичні дані не забезпечують повної достовірної інформації про рівень розвитку соціальної інфраструктури. Важливими

елементами інформаційно-аналітичного забезпечення є експертний супровід управлінської діяльності та моніторинг громадської думки. Організаційним механізмом забезпечення вказаних напрямів може стати Експертне співтовариство при обласній державній адміністрації. Діяльність Експертного співтовариства може здійснюватися як в очній, так і в заочній формі. Зарекомендував себе у практиці проведення експертних оцінок метод Делфі, який може бути використаний для аналізу соціально-економічних проблем регіону, оцінки якості та опрацювання прийнятих управлінських рішень, формування стратегічних орієнтирів розвитку соціальної інфраструктури. Дистанційні форми експертної діяльності мають свої переваги: оперативність, розширення можливостей для залучення експертів. Однак спрощення практики взаємодії експертів може істотно знизити синергетичний ефект експертної діяльності. Отже, вибір форм експертної діяльності повинен бути релевантним характеру і особливостям поставлених перед науковим співтовариством завдань [77].

Моніторинг соціальної інфраструктури повинен передбачати постійний, систематичний збір і обробку відомостей про стан об'єктів інфраструктури, рівень задоволеності населення їх функціонуванням. Це дасть змогу розвинути базу регіональної статистики, налагодити регулярні опитування населення, стати основою прийняття ефективних управлінських рішень. Тільки об'єктивна інформація дасть можливість адекватно відобразити стан, динаміку розвитку об'єктів соціальної інфраструктури, якість послуг, що надаються, рівень їх релевантності потребам і очікуванням населення [91].

Функції Експертного співтовариства дадуть змогу систематизувати інформацію, виділити тенденції і проблеми розвитку соціальної інфраструктури регіону, розробити нормативні та пошукові прогнози, виявити потенційні можливості, резерви, забезпечити високий рівень відповідності стратегічних цілей розвитку соціальної інфраструктури ціннісним пріоритетам і потребам населення. Не менш значущим є аспект забезпечення прозорості управлінської інформації, оперативного зворотного зв'язку між

населенням та органами регіонального управління і місцевого самоврядування. На наш погляд, система моніторингу є одним з факторів трансформації механізмів співпраці населення і влади, досягнення єдиного контекстуального визначення пріоритетів розвитку соціальної інфраструктури [36].

З метою ефективної організації та оптимізації роботи Експертного співтовариства в його діяльності щодо збору, систематизації та аналізу інформації про задоволеність населення послугами соціальної інфраструктури, на нашу думку, необхідним є створення інформаційного офісу. Це має бути така інформаційно-аналітична платформа, яка дасть змогу в інтерактивному режимі формувати високоякісне середовище підтримки прийняття рішень щодо напрямів розвитку соціальної інфраструктури завдяки визначенню, представленню та інтерпретації параметрів задоволеності населення соціальними послугами. На нашу думку, показник задоволеності населення соціальними послугами є певним стрижневим агрегованим індикатором, який включає в себе набір оцінних параметрів за видами діяльності соціальної інфраструктури. Інформація за оцінними параметрами може сприйматися як в натуральних, так і у відносних одиницях.

Оскільки найбільш розповсюдженою формою збирання інформації такого характеру є опитування, найскладнішим завданням Експертного співтовариства є організація, координація та контроль таких досліджень у містах, районах, ОТГ, сільських місцевостях. Визначене завдання можна реалізувати через створення громадських рад при адміністраціях територій, які сприятимуть підвищенню активності громадян, що і є домінантним фактором ефективної взаємодії регіональних і місцевих органів влади та громадськості для сприяння формування і розвитку соціальної інфраструктури.

Результати дослідження задоволеності населення рівнем і якістю соціальних послуг сприятимуть:

- вирішенню питань про підтримку певних видів діяльності соціальної

інфраструктури, конкретних об'єктів;

- трансформації уявлень про пріоритети розвитку соціальної інфраструктури;
- формуванню адекватних стратегічних регіональних, місцевих планів, проектів і програм розвитку соціальної інфраструктури.

На нашу думку, доцільним є введення в модель функціонування запропонованої інформаційно-аналітичної платформи «Інформаційний офіс» блоку параметрів соціально-економічного розвитку регіону. Орієнтовними оцінними параметрами цього блоку мають бути: задоволеність реальною середньомісячною заробітною платою, співвідношення доходів і витрат домогосподарств регіону, зайнятість та умови праці, кількість членів домогосподарства, які працюють/навчаються за кордоном, частка населення із сукупними еквівалентними витратами менше 75 % медіанного рівня (відносний рівень бідності) [45, с. 31], частка неофіційних доходів у загальних доходах домогосподарств, частка витрат на харчування.

Отже, схематична модель оцінки задоволеності населення соціальними послугами ґрунтується на аналізі основних параметрів, що характеризують привабливість регіону для проживання і повинна орієнтуватися на соціальні аспекти стану та функціонування регіону, враховувати фундаментальну здатність і можливість адекватної підтримки розвитку соціальної інфраструктури регіону.

У запропонованій схематичній моделі оцінюється загальна комфортність умов, створених в регіоні, з погляду соціально-економічних та інфраструктурних характеристик, розвиненості, доступності та якості послуг, що надаються об'єктами соціальної інфраструктури, а також рівень забезпечення умов для реалізації потенціалу розвитку регіону, бізнесу, якості життя населення (рис.3.1).

Крім того, інформаційно-аналітична платформа повинна бути побудована так, щоб при введенні даних по різних районах, містах, сільських територіях, враховувався тип регіону за економічною спрямованістю розвитку

(сільське господарство, промисловість, туризм, інше) [77].



Рис.3.1. Блок-схема збирання, систематизації та агрегації інформації щодо задоволення населення регіону соціальними послугами

Наведення цієї моделі, в основі якої лежить визначення пріоритетів розвитку соціальної інфраструктури з урахуванням рівня задоволеності населення функціонуванням об'єктів соціальної інфраструктури, доводить значущість виявлення інтересів споживачів соціальних послуг та створення умов для їх агрегації.

Наведена практика взаємодії є особливо значущою, даючи змогу не тільки підвищити рівень соціальної активності та відповідальності громадян, а й знизити бюджетні витрати на розвиток соціальної інфраструктури регіону.

Ефективність розвитку соціальної інфраструктури визначається передусім можливостями якісного організаційно-кадрового забезпечення, складність якого полягає в необхідності його полівекторного розвитку, враховуючи нові вимоги до діяльності органів регіонального управління та місцевого самоврядування як гарантів розвитку соціальної інфраструктури та кадрового забезпечення об'єктів соціальної інфраструктури регіону. 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. Основним завданням інформаційно-аналітичного забезпечення розвитку соціальної інфраструктури регіону є формування потужної інформаційної бази за рахунок збирання і обробки інформації з основних питань розвитку соціальної інфраструктури, аналізу оцінок населення щодо якості і доступності послуг, що надаються у сфері соціальної інфраструктури, визначення об'єктів першочергового фінансування.

3.3. Розвиток соціальної інфраструктури засадах програмно-цільового планування

Система управління соціальною інфраструктурою села донедавна спиралася переважно на галузевий підхід. Нові форми господарювання у виробничій сфері, нова схема фінансування розвитку соціальної інфраструктури, значне зменшення кількості сільських жителів та загострення соціально-економічної й демографічної ситуації на селі вимагають переходу від галузевого до територіального принципу управління соціальним розвитком сільських населених пунктів. Це дасть можливість місцевим органам самоврядування формувати й використовувати доходну частину місцевого бюджету, достатню для забезпечення соціальних потреб мешканців на нормативно-мінімальному рівні.

До функцій системи управління соціальною розбудовою сільських територій слід віднести:

- підготовку й подання на розгляд місцевими органами державної влади проектів загальних та цільових програм соціально-економічного й культурного розвитку відповідного сільського населеного пункту;

- підготовку та подання до відповідних виконавчих органів місцевого самоврядування пропозицій щодо формування бюджетних коштів на соціальну розбудову територій села та контроль за їх виконанням, сприяння інвестиційній діяльності;

- прийняття рішень з питань адміністративно-територіального устрою в законодавчо визначених межах;

- періодичне заслуховування підвідомчих керівників про виконання програм соціального спрямування та бюджету;

- забезпечення збалансованого соціально-економічного розвитку сільського населеного пункту із залученням до цього в законодавчому порядку всіх підприємств, установ та організацій, розміщених на його території;

- проведення конференцій, семінарів, круглих столів, нарад з питань соціально-економічного розвитку села.

Для досягнення певних соціально-економічних результатів розвитку сільської території у перспективі доцільно застосовувати довгострокові, найбільш принципові, важливі установки, вказівки, плани, наміри уряду, адміністрації регіонів, керівництва підприємств відносно виробництва, доходів і витрат, бюджету, податків, капіталовкладень, цін, соціального захисту [43, с. 348]. Ці принципи і положення повинні враховуватися при здійсненні системи заходів, спрямованих на досягнення поставленої мети.

Принципи розвитку адміністративного регіону, сільської території у всіх можливих напрямках не повинні суперечити принципам регіонального чи загальнодержавного розвитку. Кожен з них має відбивати реальні потреби людини, які не суперечать потребам і морально-етичним цінностям суспільства, мати в своїй основі певну закономірність, торкатися проблеми просторового регіонального розвитку.

Стратегія соціально-економічного розвитку адміністративного району повинна бути життєво важливим і вкрай необхідним управлінським інструментом. Це можливо лише тоді, коли її зміст і напрям узгоджується з інтересами адміністрації району, зі структурою влади. Якщо стратегія суперечить діям владних структур, то вона приречена на провал. Стратегія містить постійні елементи новизни, які не завжди сприймаються владними структурами. Виникає суперечність, яка змушує шукати шляхи її вирішення [51, с. 174]. У зв'язку з цим реалізація стратегії вимагає постійної трансформації органів управління, методів управління, кваліфікації управлінців.

Необхідно акцентувати увагу на тому, що стратегія соціально-економічного розвитку адміністративного району повинна визначатись кількома рівноцінними пріоритетними напрямками, цілями, завданнями. Серед них найважливішими мають бути розвиток видів економічної діяльності (стратегія спеціалізації); визначення стратегічних зон діяльності господарських центрів (стратегія територіального розвитку);

з'ясування найголовніших аспектів досягнення нормалізації стану середовища життєдіяльності (екологічна стратегія).

Якщо виходити з позиції необхідності здійснення стратегії, то вдосконалення управління залежить від кадрового питання. Працівники місцевих органів державної виконавчої влади та місцевого самоврядування повинні орієнтуватися у проблемах адміністративного району, його цілях, завданнях і стратегії розвитку тощо.

Кожний адміністративний район України унікальний, тобто не схожий на інші за комплексом ознак. Отже, для кожного має бути розроблена власна стратегія розвитку [65]. Однак, беручи до уваги ресурси (матеріальні, фінансові), на які можуть орієнтуватися розробники, а також залежно від загальнодержавних інтересів усі стратегії можна віднести до певної групи.

Переорієнтація командно-адміністративного управління на користь місцевого самоврядування докорінно змінює методичні підходи до формування управлінських рішень. Це практично новий, відмінний від існуючого, методичний підхід. Він передбачає заміну галузевого управління територіальним з подальшою чіткою регламентацією дій керівних структур, насамперед на місцевому, а далі на районному, обласному, регіональному і загальнодержавному рівнях. Вони мають бути орієнтовані на створення належних умов праці та максимальне задоволення соціальних потреб сільського населення.

Управління різних ієрархічних рівнів пов'язане з особливою функцією управління – передбаченням. Розрізняють три форми передбачення: прогнозування, програмування і планування.

З метою поліпшення управління соціальним розвитком сільських територій у місцевих органах самоврядування створюється комісія, яку очолює голова сільської (селищної) ради. В комісії формуються робочі групи виходячи з певних розділів документа, який розробляється. До складу робочих груп залучають представників органів місцевих рад, закладів торгівлі, охорони здоров'я, освіти, сільськогосподарських підприємств тощо [89, с.

111]. Визначаються обов'язки й відповідальність керівників груп, послідовність і термін виконання розробки розділів програм соціального розвитку на перспективу.

На попередньому етапі розробки доцільно провести відповідну організаційну роботу, чітко визначити послідовність етапів, строки розробки заходів та відповідальних за їх виконання.

Серед сучасних соціальних проблем важливе значення має проблема реформування системи державних стандартів і державних гарантій. Державні стандарти обов'язково повинні враховуватися під час розробки програм економічного і соціального розвитку сільських територій. Важливу роль в управлінні соціальним розвитком села відіграють соціальні нормативи. Тому необхідно розробити нормативи, які можна було б використовувати на рівні сільських (селищних) рад, адміністративних районів (регіонів). Мінімальні значення зазначених нормативів можна покласти в основу для розрахунку нормативної бази бюджетного фінансування витрат на утримання і розвиток соціальної інфраструктури села, тобто нормативів бюджетного забезпечення населення, як одних з основних елементів формування місцевих бюджетів.

Після реорганізації підприємства, передачі частини об'єктів соціальної сфери в комунальну власність виникає необхідність управління даними соціальними об'єктами [28, с. 246]. Для цієї мети розроблено кілька варіантів щодо управління об'єктами соціальної сфери сільських територій, зокрема: відповідальність районної структури; відповідальність сільської ради; відповідальність приватних підприємств та інших організацій; відповідальність приватного підприємства; спільна діяльність; альтернативне місце розташування; використання резервної землі; утворення неприбуткової громадської організації.

У перехідний період управління комплексним розвитком сільських територій потребує застосування місцевими органами самоврядування програмно-цільового методу. Такі форми управління набули останнім часом широкого поширення у розвинутих країнах світу.

Програмно-цільовий метод у сучасних умовах має важливе значення для комплексної реалізації невідкладних регіональних завдань, які передбачають максимальну ефективність використання засобів. Кожна програма повинна розроблятися за умов адресності, містити завдання конкретним виконавцям і мати детально відпрацьовану систему управління [18, с. 13]. Фінансування таких програм відбувається за рахунок центрального та місцевого бюджетів.

Сутність програмного підходу в плануванні розвитку полягає в таких його основних елементах, які одночасно є необхідними умовами застосування програмно-цільового підходу та етапами реалізації для досягнення головної мети.

Першим етапом є виявлення та обґрунтування найважливіших комплексних проблем соціально-економічного розвитку, які мають важливе (пріоритетне) значення. Ці проблеми, як правило, міжгалузевого (міжвідомчого) і міжрегіонального характеру. Вони не можуть бути вирішені тільки в рамках галузевих чи територіальних планів (програм). Тобто при виборі проблем йдеться про таку важливу вимогу програмного підходу, як перевага соціально-економічних критеріїв при виборі напрямів розвитку та у побудові системи показників і завдань програми.

Визначення конкретних цілей, що деталізують структуру визначених проблем, характеризують очікувані кінцеві результати у відповідній галузі розвитку. Цим самим програмний підхід конкретизує і реалізує корінну рису соціально-економічного планування – цільову орієнтацію програми, а також практику виділення її провідних ланок.

Визначення тих елементів економіки (галузей, видів виробництва або послуг, економічних районів, проектних організацій і органів керування), функціонування і розвиток яких необхідний для досягнення визначених цілей та вирішення обраної економічної проблеми. Ці елементи стають об'єктами планування при формуванні програми, їх чітке визначення дозволяє реалізувати такий принцип планування, як чітка адресність планових завдань і орієнтувань.

Розробка системи заходів (програмне планування), які реалізують визначені цілі та охоплюють вирішення проблеми в цілому, комплексно, у єдності науково-технічних, економічних, соціальних і організаційно-управлінських аспектів [58, с. 120]. Забезпечення заходів ресурсами, тобто цільовий розподіл ресурсів для забезпечення реалізації визначених функцій. Це – розвиток принципу ресурсного забезпечення плану, обов'язкового як для поточного, так і перспективного планування.

Специфіка та переваги програмного підходу в плануванні виражаються в тому, що об'єкт планування не ототожнюється з якимось визначеним елементом організаційної структури управління народним господарством. Цей підхід міжгалузевий, позавідомчий, а тому дозволяє при підготовці планових рішень врахувати такі важливі взаємозв'язки, які при галузевому підході не враховуються або можуть бути враховані лише частково.

При такому підході на відміну від сформованої і переважної практики галузевого планування метою планового проектування виступають не кількісні показники розвитку галузі, виду виробництва, а комплексні проблеми, досягнення не проміжного, а визначеного, кінцевого з погляду народногосподарських потреб результату, який забезпечується різними видами діяльності.

Необхідною умовою застосування програмно-цільового підходу є виявлення та обґрунтування найважливіших комплексних проблем соціально-економічного розвитку, які відіграють важливу (пріоритетну) роль у селі (селищі). Ці проблеми, як правило, мають міжгалузевий (міжвідомчий) і міжрегіональний характер [10, с. 71]. Вони не можуть бути вирішені тільки в межах галузевих чи територіальних планів (програм), тобто при виявленні проблем слід враховувати таку важливу вимогу програмного підходу, як переважання соціально-економічних критеріїв під час вибору напрямів розвитку та розробки системи показників і завдань програми.

У кінцевому підсумку розробка програми зводиться до визначення переліку і змісту заходів щодо її здійснення, їхньому взаємному ув'язуванню

по термінах, розподілу ресурсів. Ці заходи охоплюють, як правило, не тільки безпосередньо сферу вирішення завдань програми, а суміжні, пов'язані з нею сфери. Перелік таких заходів специфічний для кожної програми.

З відходом від директивного планування важливою формою координації діяльності підприємств, організацій, органів місцевого самоврядування і державного управління, окремих громадян щодо розвитку соціальної інфраструктури сільських територій мають стати різноманітні регіональні програми. Удосконалення системи показників розвитку соціальної інфраструктури села полягає у наступному:

- система показників повинна відбивати регіональний аспект, який характеризує особливості демографічного та соціально-економічного розвитку;
- оцінка ефективності соціальної інфраструктури має враховувати чинник часу.

Так, на різних рівнях розвитку соціальної сфери (село, район, місто, область, держава) уточнюються мета і завдання розвитку. Крім того, при визначенні ефективності розвитку соціальної інфраструктури необхідно застосувати принцип комплексності, який передбачає аналіз різних варіантів з урахуванням досягнення на кінець прогнозованого періоду (по кожній галузі окремо) науково-обґрунтованого нормативного рівня або близького до цього значення.

3.4. Світовий досвід управління розвитком соціальної інфраструктури регіону

Для розвитку соціальної інфраструктури в регіонах України, прийняття управлінських рішень щодо її розвитку велике значення має дослідження світового досвіду, оскільки соціальна інфраструктура є одним з домінуючих факторів забезпечення задоволення різнопланових потреб людини а також розвитку регіонів. Сучасні умови економічної дестабілізації вимагають

трансформації моделей управління та фінансування процесів розвитку соціальної інфраструктури та її об'єктів. Розвиток соціальної інфраструктури забезпечує доступність різнопланових життєвих благ населення, гарантії соціальної, екологічної безпеки, підвищення рівня та якості життя населення.

За прогнозними даними найбільшої світової аудиторської та консалтингової компанії Price Waterhouse Coopers до 2025 року загальний обсяг інвестицій у інфраструктурні проекти перевищить 78 трлн. дол. У порівнянні, загальний обсяг світової економіки в 2013 році склав 87 трлн. дол. США. При цьому дві третини цієї суми припадає на країни Азіатсько Тихоокеанського регіону. Економічна ефективність, на думку фахівців, може досягати 25 % від інвестування в інфраструктурні проекти в енергетиці, транспортній інфраструктурі, комунальному господарстві, телекомунікаціях тощо [27]. Прогнозні дані щодо запланованого середньорічного обсягу інвестицій в інфраструктуру в період до 2020 року представлено на рис.3.2.

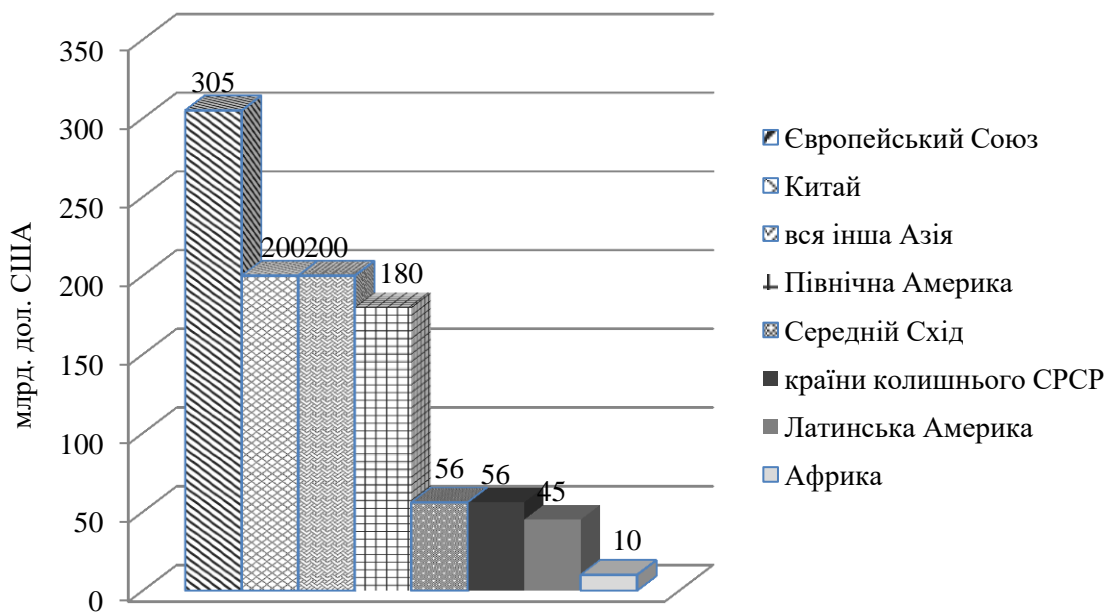


Рис.3.2. Прогнозні дані середньорічних обсягів інвестування в інфраструктурні проекти у період до 2020 року [37]

У свою чергу, це вимагатиме збільшення обсягів фінансування з боку як державного та і приватного секторів. Не безпідставно розвиток соціальної

інфраструктури багатьма країнами світу розглядається як платформа для майбутнього розвитку країни.

За оцінками експертів інвестиції в інфраструктури проекти у транспортному і телекомунікаційному секторах економіки на рівні 1 % від обсягу ВВП національної економіки призводять до прискорення річних темпів зростання ВВП країни в розрахунку на душу населення на 0,6 % [27]. Кожний мільярд доларів, інвестований у розвиток інфраструктури, створює безпосередньо 15 тис. робочих місць і приблизно 30 тис. додаткових робочих місць у суміжних з інфраструктурою галузях. Ефективність інвестування у розвиток соціальної інфраструктури може проявлятися через 25-30 років. На розвиток інфраструктури в розвинених країнах світу витрачається 6-8 % від ВВП, у Китаї 8-10 % ВВП, Індії та Бразилії – 4-6 %, країнах Латинської Америки – 1-2 % [37]. Все це доводить складність та багатогранність вимог до прийняття управлінських рішень щодо розвитку соціальної інфраструктури та її об'єктів як на місцевому, так і на регіональному та державному рівнях.

Для розвитку соціальної інфраструктури активно застосовується принцип державно-приватного партнерства для більш активного залучення недержавних інвестиційних ресурсів. Це пов'язано перш за все з тим, що бюджетні витрати не можуть покривати зростаючі потреби у розвитку соціальної інфраструктури. За підрахунками McKinsey Global Institute до 2030р. обсяг необхідних інвестицій на розвиток інфраструктури в світовому масштабі досягне 57 трлн. дол. США. Ця цифра більша за вартість всіх інфраструктурних об'єктів, побудованих на сьогоднішній час [11].

Так, наприклад, в Канаді створені корпорації економічного розвитку на основі державно-приватного партнерства, які безпосередньо займаються залученням інвестиційних ресурсів у розвиток соціальної інфраструктури [71]. Ці корпорації створені поза підпорядкуванням муніципальної влади, але при цьому основне фінансування розвитку соціальної інфраструктури здійснюється саме за рахунок видатків муніципальних бюджетів. Головна роль таких корпорацій полягає у залученні грошей приватного бізнесу. Також

такі корпорації мають горизонтальну організаційну структуру та спроможні швидко реагувати та вирішувати виниклі проблеми, а члени корпорації приймають активну участь в управлінні розвитком соціальної інфраструктури. Таким чином, управління та фінансування розвитку соціальної інфраструктури відбувається не тільки муніципальною владою, а й зовні з боку корпорацій. Також у Канаді для управління процесами державно-приватного партнерства створено національний орган – Канадський фонд державно-приватного партнерства, який здійснює консалтингову, рекламну, методичну, координаційну діяльність, а також підтримку концесійних проектів розвитку соціальної інфраструктури. При цьому частка державних інвестицій у даних проектах не перевищує 25 % [16]. Одним із вагомих стимулів для приватних партнерів в Канаді є те, що у законодавстві країни передбачено виплати у вигляді відрахувань відповідним одержувачам за участь їх у великих стратегічних інфраструктурних концесійних проектах, у тому числі соціальних, що сприяє підвищенню рівня життя в країні і/або її економічному зростанню. Це призвело до залучення приватних партнерів у концесійні угоди з реконструкції водоочисних станцій, побудови зон відпочинку, будівництва комплексів громадських споруд тощо.

Досвід Канади при залученні інвестиційних ресурсів приватного сектору для розвитку соціальної інфраструктури є неєдиним і далеко не першим. Так залучення приватних партнерів використовувалося ще у Римській імперії, коли передавали в управління приватним особам такі об'єкти інфраструктури як: поштові станції, порти, ринки та лазні. Основні принципи використання державно-приватного партнерства, які були закладені ще з тих часів збереглися і по наш час, але зазнали трансформацій під впливом економічних, політичних, соціальних змін та юридичних норм і правил. Використання державно-приватного партнерства для розвитку об'єктів соціальної інфраструктури широко використовується у світі у зв'язку з тим, що:

- ускладнюються і дорожчають суспільні завдання на тлі відносного

зменшення необхідних фінансових ресурсів;

- виникає потреба у використанні управлінського досвіду приватного бізнесу та залученні ресурсів приватного сектора для виконання ряду функцій, які традиційно відносяться до завдань влади.

Існуюча взаємодія між державними органами влади та приватним бізнесом за рахунок системи сформованих взаємовідносин має на меті досягнення цілей двох груп:

- по перше, це врахування цілей та інтересів кожного з учасників взаємовідносин. Державні, муніципальні органи влади зацікавлені в реалізації соціально важливих проектів за рахунок відмови від неефективних форм господарювання і перекладання функцій управління належної йому власності на приватний сектор. Приватний партнер, який здійснює інвестиції, ставлячи на перший план отримання прибутку та економічну ефективність, зацікавлений у гарантованій, швидкій, якісній реалізації проекту, використовуючи державні гарантії, свої знання та досвід управління;

- по друге, це спільно сформульовані цілі, безпосередньо пов'язані з конкретним проектом розвитку соціальної інфраструктури. Суспільство в підсумку отримує більш якісні товари та послуги при мінімальних витратах.

При використанні державно приватного партнерства для розвитку соціальної інфраструктури перш за все мова йде про партнерство, що полягає у рівноправній участі сторін у реалізації довготермінових проектів у межах угод різних специфічних форм. Найбільш часто застосовується така форма державно приватного партнерства як концесія. Сам термін «концесія» походить від лат. *concessio* (дозвіл, поступка) і в загальному випадку означає договір між бізнесом і державою, що фіксує умови використання приватним партнером державної власності. У США концесія використовувалась у XVII ст., коли прибуваючим з інших країн на поселення громадянам губернатори штатів видавали концесію на землю, річки та будівництво доріг [79]. У Європі концесійні угоди у сфері міського господарства набули поширення на початку XIX ст. Так у Франції у 1882 було укладено концесію на 15 років між

муниципальною владою та братами Перрье, які зобов'язалися постачати воду в Париж. Це призвело до того, що сьогодні близько 70 % населення міста забезпечує водою приватний бізнес на умовах концесії. Але, необхідно наголосити, що це були далеко не перші концесійні угоди у Франції. Наприклад, ще у 1554 році була підписана концесія на будівництво каналу між урядом та Адамом де Крапоном. Ейфелева вежа також побудована за використання концесії [42].

Необхідно відзначити, що досвід використання концесії був і у Радянському Союзі за часів проведення нової економічної політики (НЕП) у 1922-1927 рр. Концесійні угоди оформлювалися у вигляді двостороннього договору, який надавав дозвіл на здійснення певної діяльності та визначав права й обов'язки концесіонера. Концесіонером могла бути юридична особа у вигляді або промислового, торговельного, або торгово-промислового підприємства, у тому числі у формі акціонерного товариства. До влади за період НЕПу надійшло біля 2 тисяч концесійних пропозицій від німецьких, французьких, американських, англійських компаній, з яких було реалізовано близько 10 % [26, с. 35]. Концесійні проекти використовувалися у обробній, добувній й важкій промисловості, сільському господарстві, в галузі електропостачання та залізничному будівництві. Використання концесії сприяло розвитку промисловості, частковому оновленню застарілої техніки на виробництві, зростанню продуктивності праці, збільшенню державних надходжень від оподаткування, збільшенню зайнятості населення. У той же час, для приватних іноземних інвесторів концесії давали доступ до видобутку дефіцитної сировини, до гарантованого ринку збуту, і дозволяли отримувати прибуток, який перевищував середньогалузевий. Але після проведення політики НЕПу з переходом до командно адміністративної економіки від концесійної форми залучення іноземного капіталу повністю відмовилися.

У 1923 у Італії був підписаний перший закон про концесію, яку активно використовують для розвитку об'єктів соціальної інфраструктури. Всі концесійні проекти в соціальній інфраструктурі Італії спрямовані на зниження

витрат державного сектору. Концесійні угоди стали можливими практично в будь-якому секторі суспільних послуг після юридичної реформи 1998 року. Найбільша кількість концесій в Італії у транспортній галузі та в галузі охорони здоров'я. Концесія як форма державно-приватного партнерства знайшла використання більше ніж у 120 країнах світу.

За даними Міжнародного Банку реконструкції та розвитку концесія використовується у 66 % укладання контрактів між державними органами влади і приватними партнерами у сфері транспортної інфраструктури в країнах, що розвиваються та країнах з перехідною економікою. У 82-х таких країнах світу за десятиліття з 2000 р. до 2010 р. у транспортну інфраструктуру було залучено 253,2 млрд. дол. США у межах 1190 проектів, з яких 53 % - це концесійні угоди [38].

Яскравим прикладом країни, де використовується концесія для розвитку виробничої та соціальної інфраструктури є Великобританія. У 1992 році там було проголошено нову концепцію управління державною власністю «Приватна фінансова ініціатива» (Private Finance Initiative), що полягала у передачі приватному бізнесу в рамках концесії функцій фінансування будівництва, експлуатації, реконструкції, управління державних об'єктів соціальної інфраструктури, а також в таких галузях соціальної інфраструктури як охорона здоров'я, освіта та підвищення кваліфікації робочої сили тощо [15]. При цьому було розроблено нормативно-правові акти про місцеве самоврядування за якими муніципальні органи як корпорації можуть приймати участь в якості юридичних осіб у концесіях із забезпеченням їх автономності у рамках відповідних повноважень. Перевірку фінансових витрат на розвиток соціальної інфраструктури у тому числі за рахунок державно-приватного партнерства здійснює три органи:

- по перше, створене Національне бюро аудиту (The National Audit Office) за контролем реалізації концесійних проектів, яке проводить аудит ефективності витрачених державних інвестицій на розвиток соціальної інфраструктури для Парламенту;

- по друге, Комітет з державного бюджету здійснює перевірки фінансових потоків для Пала ти громад;

- по третє, Департамент великих інфраструктурних проектів здійснює контроль за державними інвестиціями та якістю наданих населенню соціальних послуг, а також забезпечує координацію дій усіх суб'єктів управління процесом розвитку соціальної інфраструктури.

Результатом дії створеної у Великобританії системи державно приватного партнерства, її нормативно законодавчого порядку та контролю стало отримання позитивних результатів як для населення так і для держави. 91 % опитаних респондентів у Великобританії задоволені якістю отриманих соціальних послуг [68]. За даними Національного бюро аудиту щорічна економія державних коштів на фінансування соціальної сфери становить від 2 до 3 млрд. фунтів стерлінгів [81].

Отже, у Великобританії за рахунок того, що держава виступає надійним партнером приватного бізнесу, ретельно контролюючи свої фінансові потоки, які направлені у довгострокові концесійні контракти, та залучаючи інвестиції приватного сектору, досягнуто вагомих позитивних результатів у розвитку соціальної інфраструктури, наданні якісних соціальних послуг

В Австралії для розвитку соціальної інфраструктури також активно задіяне державно приватне партнерство, де Міністерством інфраструктури і транспорту створена Робоча група фінансування та розвитку соціальної інфраструктури, що включає представників Уряду, громадських об'єднань, банківського сектору, пенсійних фондів тощо. Завдяки плідній співпраці приватного сектора, регіональних та державних органів влади, у розвиток соціальної інфраструктури окрім державних субсидій фінансування було залучено інвестиції приватних партнерів, що сприяло зниженню витрат приватних інвесторів, пов'язаних з проведенням торгів за концесійними угодами, усуненню адміністративних бар'єрів при залученні інвестицій [32]. Концесійні проекти розвитку соціальної інфраструктури в Австралії частіше всього реалізуються на основі федеральних програм. Наприклад, за

механізмом концесії було побудовано високошвидкісну трасу «East Link» на основі тендеру на 39 років, після чого вона переходить у власність Уряду. Концесіонер «Connect East» здійснював фінансування будівництва, організацію планувальних, конструкторських і ремонтних робіт, введення траси в експлуатацію. Концесія була частиною федеральної програми та супроводжувалася консультативною та інформативною підтримкою з боку Консультаційної Ради штату Вікторія. Координацією проекту і встановленням екологічних стандартів займалася Адміністрація м. Мельбурн. Інтереси федерального Уряду представляло Transport Department of East and West Australian (Управління транспортом Сходу і Заходу Австралії).

На регіональному рівні відбувається залучення приватних інвестицій у розвиток соціальної інфраструктури в Японії. Для цього Урядом у 2006 році було змінено нормативно правову базу у на пряму надання суспільних послуг та механізму державно приватного партнерства. У результаті чого було створено систему так званого «ринкового тестування» для сприяння переведенню на ринкову основу частини суспільних послуг, суб'єктами надання яких традиційно були організації бюджетної сфери, підпорядковані Уряду або муніципальній владі. Цікавим досвідом є концесійні проекти по створенню парків відпочинку та спеціальних районів із формуванням в них відповідної соціальної інфраструктури. Так у Токіо за підтримкою Бюро міського розвитку були здійснені концесійні проекти у межах благоустрою міста по створенню парків відпочинку відкритих для всіх жителів міста [17]. Приватному партнеру дозволено на території парку створювати будь-які об'єкти дозвілля у тому числі комерційні. Концесійні угоди по будівництву таких парків затверджує Губернатор Токіо за по данням Токійського Уряду. Також в Токіо набуло розвитку створення спеціальних районів по формуванню в них відповідної соціальної інфраструктури для певних соціальних груп, а саме молодих сімей з дітьми. У таких районах розвиток соціальної інфраструктури орієнтований на задоволення потреб, в першу чергу, сімей з дітьми та спрямований на забезпечення дитячими

майданчиками, дитячими садами, школами тощо. Практика довела високий комерційний попит на нерухомість в даних районах серед відповідних категорій населення за рахунок локальної спеціалізації соціальної інфраструктури.

Отже, за рахунок активної співпраці регіональної влади з приватними організаціями, часткового фінансування Уряду, додаткових стимулів для приватного партнера у вигляді пільгових умов довгострокової оренди та податкових пільг, концесійні проекти розвитку соціальної інфраструктури в Японії набули свого поширення.

Важливим є врахування досвіду використання концесії в Австрії щодо забезпечення доступності та якості соціальних послуг, насамперед, для соціально вразливих груп населення. В Австрії надання соціальних послуг є обов'язком держави з розмежуванням федеральних і регіональних повноважень. Там діє такий механізм: наприклад, приватна соціальна організація «Соціальний фонд Відня» надає соціальні послуги від імені магістрату Відня; при цьому фонд на конкурсній основі розміщує замовлення на соціальні послуги між приватними, комерційними й некомерційними організаціями, допомагає клієнтам зробити вибір, здійснює необхідні доплати, перераховуючи кошти безпосередньо обраній клієнтом організації, контролює дотримання узгоджених умов надання соціальних послуг [73, с. 94].

Світовий досвід доводить ще одну позитивну рису використання концесії при розвитку соціальної інфраструктури, а саме не тільки покращення якості соціальних послуг, а й зниження їх вартості. Так в Аргентині, у Буенос-Айресі використання концесії строком на 30 років у водопостачанні та каналізації дозволило не тільки знизити обсяг державних інвестицій, поліпшити роботу всієї системи водопостачання та каналізації, збільшити кількість споживачів, а й знизити тарифи на споживання води та водовідведення. На 26 % було знижено тарифи на воду у Колумбії в м. Монтеррей за рахунок передачі у концесійне управління системи водопостачання і каналізації іспанському консорціуму FCC [72]. У Німеччині

було знижено тарифи на електропостачання завдяки концесійним угодам між муніципалітетами та власниками комунальних підприємств. Приватні партнери при цьому приймаються у відповідне комунальне підприємство як пайовики, які вносять майновий внесок у спільне підприємство [19]. У Франції при збереженні державної власності у електроенергетиці, тепло, газопостачанні за рахунок концесії строком на 40-75 років були віддані генеруючі потужності та постачання електроенергії споживачам, що також позитивно відбилось на тарифах для споживачів. Концесії на постачання електроенергії видаються Радою префектур, узгоджуються з комунами, департаментом і центральним Урядом.

Позитивний досвід використання концесії строком на 25-30 років також мають такі країни як Австралія, Болгарія, Чехія, Португалія, Угорщина, Польща, Філіппіни, Чилі, окремі міста у США, в результаті чого були знижені тарифи на різні житлово комунальні послуги.

Хотілось би ще наголосити на соціально-орієнтованому досвіді Німеччини – 24 концесійні проекти з 56 спрямовані в освіту. Яскравим прикладом поєднання направленості розвитку освіти та охорони здоров'я є концесійний проект «Франкфуртський інноваційний центр біотехнологій» (Frankfurter Innovations zentrum Biotechnologie GmbH), учасниками партнерства якого виступає Уряд федеральної землі Гессен, муніципалітет м. Франкфурта на Майні, Промислово торгова палата м. Франкфурта на Майні. Центр спеціалізується на дослідженнях білка та на захворюваннях центральної нервової системи, запальних захворюваннях. Він об'єднує 11 фармацевтичних компаній, інформаційно технологічні компанії та Центр дослідження, розробки та забезпечення безпеки ліків при Університеті Іоганна Гете (м. Франкфурт на Майні) [73, с. 63].

За даними Світового банку Китаю щорічно на розвиток соціальної інфраструктури необхідно інвестувати 130 млрд. дол. США, а загальний обсяг витрат держави на соціальну сферу становить 200 млрд. дол. США за рік, що становить 40 % доходів державного бюджету. Такі витрати спонукали владу

КНР у 2004 році внести зміни до Конституції щодо націоналізації земель та дозволили використання концесії при реалізації великомасштабних проектів розвитку інфраструктури переважно у будівництві доріг і швидкісних магістралей, мостів, навчальних закладів тощо. Це дало можливість залучити приватні інвестиції та розпочати широкомасштабні проекти. Так за концесійним проектом на 300 млрд. дол. США до 2020 року планується побудувати 16 тис. км. нової швидкісної залізниці, що також має сприяти збільшенню зайнятості населення у будівництві. На будівництві гілки Шанхай - Пекін залучено 100 тис. працівників, за проектом планується побудувати 42 високошвидкісні гілки [50].

У Китаї отримали розвиток концесійні проекти при будівництві водоканалів та електростанцій, автомобільних доріг, нових ліній метрополітену та легкого метро, створення ліній швидкісного автобусу, що зв'язує житлові квартали міст з промисловими і комерційними центрами.

Необхідно відзначити роль міжнародних фінансових інститутів, таких як Світовий банк, ЄБРР, які мають вагомую роль при підтримці концесійних проектів розвитку соціальної інфраструктури за умов використання концесійних форм партнерства, особливо в країнах Латинської Америки та Східної Азії. При цьому кожна міжнародна фінансова організація має свої вимоги щодо отримання інвестиційних ресурсів на розвиток соціальної інфраструктури. У тому числі визначається реальність проекту, розраховуються економічні показники внутрішньої норми повернення та чистої приведеної вартості, а також гарантоване повернення фінансових ресурсів з відповідним прибутком тощо. Також для отримання інвестиційних ресурсів у широкомасштабні концесійні проекти можуть залучатися декілька міжнародних фінансових організацій за умов вигідності концесійних проектів для кожного з учасників та обов'язковій умові місцевого співфінансування.

Використання державно-приватного партнерства на основі концесії забезпечує розвиток соціальної інфраструктури, що сприяє задоволенню духовних та матеріальних потреб, досягненню більш високого рівня життя,

забезпеченню соціальної захищеності населення. Умови залучення приватних партнерів закріплюються у законодавчо-правових нормах країн, кожна з яких має свої особливості, але загальними рисами є те, що вони враховують інтереси як суспільства в цілому, так і різних соціальних груп і верств населення та кожної окремої людини.

Отже, проведені дослідження розвитку соціальної інфраструктури в різних країнах світу доводять, що не існує універсальної стратегії її розвитку та управління. Кожна країна має свій підхід та механізми розвитку соціальної інфраструктури вибір яких залежить від пріоритетів держави, її економічного стану й фінансових можливостей тощо. Але світовий досвід численних країн світу доводить необхідність використання державно-приватного партнерства для розвитку соціальної інфраструктури в різних його формах, у тому числі у формі концесії, оскільки виникає зростаючий розрив між фінансовими бюджетними можливостями та вимогами суспільства до соціальної інфраструктури та соціальних послуг, а особливо із урахуванням збільшення масштабів й вартості інфраструктурних об'єктів.

Багато країн мають величезний досвід використання концесії для розвитку соціальної інфраструктури та відповідну нормативно правову базу і механізми взаємодії державної, муніципальної влади, приватних партнерів та громадськості. Оскільки соціальна інфраструктура призначена для задоволення загальних умов діяльності людини, впливає на відтворувальний потенціал країни та розвиток її регіонів, то незалежно від форми контролю над її складовими та об'єктами, державним чи приватним походженням інвестиційних ресурсів, інфраструктурні проекти повинні максимально задовольняти суспільні потреби, що допомагає забезпечити державний нагляд над проектуванням, фінансуванням, будівництвом, функціонуванням і ремонтом інфраструктурних об'єктів.

ВИСНОВКИ

1. Одним з пріоритетних напрямів соціально-економічного розвитку України та її регіонів визначено питання розширення й реконструкції соціальної інфраструктури. Сьогодні розвиток соціальної інфраструктури здійснює значний вплив на всі процеси, що відбуваються в суспільстві. Раціональний розвиток соціальної інфраструктури – багатоаспектна проблема, яка потребує вирішення багатьох питань наукового управління. Недооцінка соціальних аспектів діяльності людей призводить до серйозного порушення механізму розвитку суспільних відносин. Елементи соціальної інфраструктури більшою мірою розглядаються у відриві один від одного, в контексті приватних технічних, виробничих, організаційних чи економічних завдань. Практичний досвід показує, що всі компоненти соціальної інфраструктури мають бути предметом єдиного, цілісного процесу управління.

2. Об'єктом дослідження є стратегічне управління соціальною інфраструктурою адміністративного регіону.

Метою дипломної роботи є розробка рекомендацій щодо удосконалення стратегічного управління соціальною інфраструктурою адміністративного регіону.

3. Ямпільський район розташований у південно-західній частині Вінницької області. Район створений 4 січня 1965 року, до його складу входить м. Ямпіль, віддалене від обласного центру м. Вінниці на 100 км (по шосейних дорогах – 165 км), та 38 сільських населених пунктів.

Район адміністративно-територіально поділяється на 1 міську раду та 18 сільських рад, які об'єднують 39 населених пунктів та підпорядковані Ямпільській районній раді. Адміністративний центр – місто Ямпіль. Район межує із 5 районами Вінницької області і 2 районами Молдови. Загальна площа району становить 787,9 км².

На даний час у Ямпільському районі функціонує 4 промислових

підприємства (ПАТ «Ямпільський приладобудівний завод», ТОВ «Ямпільський маслосирзавод», ПП «Каменярь», ПАТ «Ямпільський кар'єр»), 3 будівельні організації, 1 автотранспортне підприємство.

Окрім основних суто промислових підприємств району, промислову продукцію виробляють також підприємства АПК - СТОВ «Писарівка» та СТОВ «Нива».

Статистична кількість діючих середніх підприємств Ямпільського району становить 9 одиниць. Кількість зайнятого населення на даних підприємствах – 1171 осіб. Кількість діючих малих підприємств (юридичні особи) району становить – 86 одиниць. Кількість працюючих на даних підприємствах становить 550 осіб.

Кількість зареєстрованих суб'єктів підприємницької діяльності – фізичних осіб на території Ямпільського району становить 1073 од., з них діючих фізичних осіб-підприємців - 858 одиниць, кількість найманої праці у даних ФОП - 146 особи. Загальна чисельність зайнятих в секторі МСП (включаючи фізичних осіб-підприємців) – 2725 осіб.

У галузі сільського господарства Ямпільського району функціонують: 10 товариств з обмеженою відповідальністю, 12 приватних підприємств, 1 сільськогосподарсько-виробничий кооператив та 20 фермерських господарств. Станом на 2019 рік кількість сільськогосподарських угідь становить 78,8 тис.га, з них 52,3 тис.га – рілля. В 2019 році в сільськогосподарськими підприємствами використовувалось 39,3 тис.га, господарствами населення – 13,0 тис.га.

Основні напрями розвитку сільського господарства району: виробництво зерна, цукрових буряків, молока і м'яса.

4. У комунальній власності Ямпільської районної ради перебуває 16 об'єктів соціальної інфраструктури, які безпосередньо знаходяться у м.Ямпіль.

Загалом у районі працюють центральна районна лікарня, поліклініка, 5 дільничих лікарень, 4 лікарняних амбулаторії, 2 – загальної практики сімейної

медицини, 16 – фельдшерсько-акушерських пунктів, санітарно-епідеміологічна станція.

У районі функціонує 26 загальноосвітніх шкіл, з них 15 – I-III ступенів і 3 – I-II ступенів, 7 – НВК та НВК ЗОШ I ступеня – гімназія. Функціонують будинок дитячої творчості та дитячо-юнацька спортивна школа.

Районний вузол поштового зв'язку об'єднує 20 відділень та 2 пункти, на території району працює 22 АТС.

Транспортна інфраструктура ямпільського району представлена 5 автошляхами, залізничне сполучення у районі відсутнє.

Соціальна сфера району досить розвинена. До послуг жителів районний будинок культури, 11 сільських будинків культури, 15 закладів культури клубного типу, 28 бібліотек, 4 музеї.

Духовні потреби населення забезпечують 15 громад Української православної церкви, 5 громад Української православної церкви, 13 громад Української православної автокефальної церкви, 3 громади Римо-католицької церкви.

У районі 118 пам'яток археології, 53 – історії, 4 – монументального мистецтва та 2 – архітектури, що перебувають на Державному обліку.

Отже, у даному регіоні соціальна інфраструктура функціонує на відповідному рівні та забезпечує потреби громадян відповідно до наявних можливостей.

5. Узагальнюючи проведений аналіз на прикладі м.Ямпіль, можна виокремити наступні характерні риси сприйняття населенням соціальної інфраструктури міста та якості послуг, які вона надає:

- місто має вище за середні показники оцінки гуманітарної, комунальної, медичної сфери, а також розвитку інфраструктури в Україні;

- в м.Ямпіль за суб'єктивним сприйняття жителів зафіксовано низькі показники якості навколишнього середовища (екології);

- більше 70% оцінюють якість освіти, що надається в дитячих садках, школах та коледжах міста на рівні «добре» та «середньо»;

- якість послуг медичних закладів є середньою, більше 65% висловлюють задоволеність нею;

- більше третини населення не змогли надати відповідь щодо рівня доступу осіб з обмеженими можливостями до соціальної інфраструктури міста;

- рівень інклюзивності інвалідів до суспільного життя є низьким;

- протягом останніх років поступово покращується якість послуг, які надаються в спортивних та культурних закладах міста, більше третини є повністю задоволеними, а 40% мають середній рівень задоволення;

- одним з негативних чинників комунальної сфери більшість населення визнає якість опалення в домівках, повністю задоволеними ним є лише 27% опитаних;

- жителі в цілому, позитивно оцінюють стан транспортної інфраструктури та можливості пересування по місту, винятком є лише велосипедисти, третина яких визначає рівень можливості їх безпечного пересування місто як поганий та жахливий;

- за оцінками населення стан доріг в місті знаходиться на рівні нижче середнього та потребують повного або часткового капітального ремонту;

- майже половина населення міста є задоволеними якість парків та скверів, але зазначають необхідність здійснення їх часткової реконструкції та розширення;

- спостерігається середній рівень якості облаштованості дворів та прибудинкових територій, не вистачає сучасних дитячих майданчиків та зелених зон;

- не дивлячись на високі показники оцінки якості соціальної інфраструктури міста, лише 82% відчувають гордість за своє місто;

- найбільш розповсюдженою відповіддю щодо основних причин гордості за своє місто жителі визнають його привабливість для гостей та туристів, збереження у місті культури країни та регіону, а також побутові умови для життя;

- в цілому, за суб'єктивним сприйняттям населення, рівень розвитку соціальної інфраструктури міста та якості послуг є середнім, а за окремими показниками навіть вищим за середній.

Удосконалення стратегічного управління соціальною інфраструктурою адміністративного регіону передбачає:

1. Вибір оптимальної стратегії розвитку соціальної інфраструктури регіону.

Пропоновані до використання типи стратегій розвитку соціальної інфраструктури регіону сприятимуть підвищенню рівня його соціальної інфраструктури, згладжуванню регіональних асиметрій у рівнях соціальної інфраструктури та усуненню наявності диференціації в рівнях соціальної безпеки регіонів держави загалом.

Таким чином, для досліджуваного регіону ми надаємо перевагу стратегії стимулювання інвестиційної та інноваційної діяльності, яка повинна включати такі стратегічні цілі:

- розробка інвестиційної політики регіону із залученням громади;
- збільшення дохідної частини бюджету регіону за рахунок покращення інвестиційної та інноваційної його привабливості.

Це в свою чергу передбачає удосконалення ринку землі, розробка механізмів використання коштів альтернативних джерел для фінансування міської інфраструктури, створення конкурентного середовища у сфері розвитку житлово-комунального господарства, створення інформаційної мережі з метою отримання потенційними інвесторами інформації щодо ресурсного потенціалу регіону та нормативної бази, необхідної для здійснення інвесторами своєї діяльності, створення умов для розвитку малого та середнього бізнесу в регіоні, створення в нежитловій (промисловій, комунальній) зоні модулів для розміщення в них різних об'єктів інфраструктури тощо.

2. Обґрунтування ресурсного забезпечення розвитку соціальної інфраструктури регіону.

Ефективність розвитку соціальної інфраструктури визначається передусім можливостями якісного організаційно-кадрового забезпечення, складність якого полягає в необхідності його полівекторного розвитку, враховуючи нові вимоги до діяльності органів регіонального управління та місцевого самоврядування як гаранта розвитку соціальної інфраструктури та кадрового забезпечення об'єктів соціальної інфраструктури регіону. 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. Основним завданням інформаційно-аналітичного забезпечення розвитку соціальної інфраструктури регіону є формування потужної інформаційної бази за рахунок збирання і обробки інформації з основних питань розвитку соціальної інфраструктури, аналізу оцінок населення щодо якості і доступності послуг, що надаються у сфері соціальної інфраструктури, визначення об'єктів першочергового фінансування.

У запропонованій схематичній моделі оцінюється загальна комфортність умов, створених в регіоні, з погляду соціально-економічних та інфраструктурних характеристик, розвиненості, доступності та якості послуг, що надаються об'єктами соціальної інфраструктури, а також рівень забезпечення умов для реалізації потенціалу розвитку регіону, бізнесу, якості життя населення.

3. Розвиток соціальної інфраструктури на засадах програмно-цільового планування.

Сьогодні важливою формою координації діяльності підприємств,

організацій, органів місцевого самоврядування і державного управління, окремих громадян щодо розвитку соціальної інфраструктури сільських територій мають стати різноманітні регіональні програми. Удосконалення системи показників розвитку соціальної інфраструктури села полягає у наступному:

- система показників повинна відбивати регіональний аспект, який характеризує особливості демографічного та соціально-економічного розвитку;

- оцінка ефективності соціальної інфраструктури має враховувати чинник часу.

Так, на різних рівнях розвитку соціальної сфери (село, район, місто, область, держава) уточнюються мета і завдання розвитку. Крім того, при визначенні ефективності розвитку соціальної інфраструктури необхідно застосувати принцип комплексності, який передбачає аналіз різних варіантів з урахуванням досягнення на кінець прогнозованого періоду (по кожній галузі окремо) науково-обґрунтованого нормативного рівня або близького до цього значення.

4. Використання світового досвіду управління розвитком соціальної інфраструктури регіону.

Використання державно-приватного партнерства на основі концесії забезпечує розвиток соціальної інфраструктури, що сприяє задоволенню духовних та матеріальних потреб, досягненню більш високого рівня життя, забезпеченню соціальної захищеності населення. Умови залучення приватних партнерів закріплюються у законодавчо-правових нормах країн, кожна з яких має свої особливості, але загальними рисами є те, що вони враховують інтереси як суспільства в цілому, так і різних соціальних груп і верств населення та кожної окремої людини.

Отже, проведені дослідження розвитку соціальної інфраструктури в різних країнах світу доводять, що не існує універсальної стратегії її розвитку та управління. Кожна країна має свій підхід та механізми розвитку соціальної

інфраструктури вибір яких залежить від пріоритетів держави, її економічного стану й фінансових можливостей тощо. Але світовий досвід численних країн світу доводить необхідність використання державно-приватного партнерства для розвитку соціальної інфраструктури в різних його формах, у тому числі у формі концесії, оскільки виникає зростаючий розрив між фінансовими бюджетними можливостями та вимогами суспільства до соціальної інфраструктури та соціальних послуг, а особливо із урахуванням збільшення масштабів й вартості інфраструктурних об'єктів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абрамова І. О. Аналіз соціально-економічного розвитку регіонів України на предмет кризовості. *Економічний аналіз*. 2014. Т. 15. № 1. С. 6-15.
2. Алескерова Ю.В. Кадрове забезпечення фінансового механізму управління інтелектуальним капіталом підприємства. *Причорномор. н.-д. ін-т екон. та інновацій*. Одеса, 2016. №10. С.185-190.
3. Барський Ю. М. Аналіз методичних підходів до оцінки рівня соціально орієнтованого розвитку економіки регіону. *Ефективна економіка*. 2012. № 3. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2012_3_11.
4. Березюк С.В., Колесов О.С. Соціальні та споживчі стандарти та гарантії в Україні: сучасні структурно-динамічні характеристики. *Бізнес Інформ*. 2017. №4. С.223-228.
5. Березюк С.В., Фіщук Н.Ю. Особливості регулювання діяльності державних службовців України. *Збірник наукових праць Одеського національного аграрного університету. Серія економіка*. Одеса, 2013. Том 18. Випуск 3/1. С.30-35.
6. Бобровська О. Ю., Корнієвський С.В. Методологічні засади дослідження економічної політики розвитку регіонів. *Університетські наукові записки*. 2013. № 4. С. 453–461.
7. Богдан Т. Дежавю державного бюджету-2020. URI:https://zn.ua/ukr/macrolevel/dezhavyu-derzhavnogo-byudzhetu-2020-326088_.html.
8. Бондар С.І. Розвиток соціальної інфраструктури села в ринкових. Автореф. дис. на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук. Харків, 2005. 20 с.
9. Бородатова Л.Ю. Модернизация социальной инфраструктуры региона как основа устойчивого развития территории. *Качество экономического развития: глобальные и локальные аспекты: матер. III Междунар. науч.-практ. конф.: в 2 т.* Днепропетровск: Изд-во «Біла К.О.»,

2011. С. 11-13.

10. Бородіна О. Соціальні інновації в системі сільського розвитку: концептуальні підходи. *Економіка України*. 2010. № 9. С. 68-77.

11. Брояка А.А. Оцінка кадрового забезпечення сільськогосподарського дорадництва. *Збірник наукових праць Вінницького національного аграрного університету*. 2011. Випуск 12(52). С.130-133.

12. Буряченко А.Є. Децентралізація соціальних зобов'язань держави. *Формування ринкової економіки: Зб. наук. праць. Вип.23*. К.: КНЕУ, 2010. С.373-381.

13. Буряченко А.Є. Соціальна нерівність як об'єкт регуляторного впливу місцевих бюджетів. *Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Актуальні проблеми та перспективи розвитку економіки в умовах глобальної нестабільності», 21-23 листопада 2013 р.* Кременчук. С. 16-17.

14. 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.

15. Вольська О.М. Шляхи забезпечення зростання рівня якості життя населення країни. *Економіка будівництва і міського господарства*. 2011. Т. 7. № 2. С. 73-79.

16. Германюк Н.В. Відтворення сільського населення як природна основа формування трудових ресурсів в сільському господарстві. URL: <http://socrates.vsau.org/repository/getfile.php/1710.pdf>.

17. Глазко Н.Д. Зарубіжний досвід забезпечення соціальної сфери. *Ефективна економіка*. 2014. №5. URL: <http://www.econometry.nauka.com.ua>.

18. Гнибіденко І. Ф. Сільська соціальна інфраструктура: аспекти розвитку та зайнятості населення. К.: РВПС України НАН України, 2003. 54 с. 6

19. Гринчель Б.М. Социально ориентированное местное управление: опыт городов Германии. СПб.: Наука, 1999. 338 с.

20. Гринько О.В. Формування методики оцінки рівня розвитку

соціальної інфраструктури сільських територій. *Ефективна економіка*. № 7, 2012. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1290>.

21. Грозний І.С. Кваліметрична оцінка якості виробничих процесів. *Причорноморські економічні студії*. 2016. Вип. 1. С. 39–42.

22. Державні цільові програми / М-во екон. розвитку і торгівлі України. URL: <http://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&tag=DerzhavniTsiloviProgrami>.

23. Дубіщев В. П. Методологічні засади дослідження соціального потенціалу регіону. *Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії*. 2011. Вип.1. С. 56-62.

24. Дубницький В.І., Федулова С.О., Василюк О.В. Соціальна інфраструктура в умовах розвитку регіональних соціально-економічних систем. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2017, № 2, Том 2. *Економічні науки*. С.28-33.

25. Європейський фонд з питань покращення життя та умов праці. URL: <http://www.eurofound.europa.eu/areas/qualityoflife/eurlife/index.php>.

26. Загорулько М.М. Иностранные инвестиции в СССР (1920-1930 гг.). М.: Современная экономика и право, 2005. 856 с.

27. Инфраструктура как фактор роста. *Свобода слова*. URL: <http://www.svoboda.org/content/article/25432479.html>.

28. Ігнатенко М.М. Стратегії та механізми управління розвитком соціальної відповідальності суб'єктів господарювання аграрної сфери економіки: [монографія] . Херсон: Айлант, 2015. 470 с.

29. Інфраструктурне забезпечення конкурентної економіки регіонів (методологія і механізми): (наук. ред. П. Ю. Беленький) / НАН України. Інститут регіональних досліджень. Львів, 2002. 308 с.

30. Калетнік Г.М. Організаційно-педагогічні умови реалізації профільного навчання у ВНЗ. *Наукові записки ВНАУ. – Серія: Соціально-гуманітарні науки*. Вінниця: ВНАУ, 2013. Вип.2. С.5-16.

31. Киш Л.М. Реалізація кадрової політики на підприємствах АПК.

Економіка. Фінанси. Менеджмент: актуальні питання науки і практики. 2018. №2. С.27-36.

32. Киш Л.М., Поліхун В.М. Порівняльний аналіз продуктивність праці управлінського персоналу. *Причорноморські економічні студії.* 2017. № 13-2. С.94-99.

33. Киш Л.М., Шаповалюк Т.А. Аналіз впливу економічних методів на ефективність праці персоналу. Соціально-економічні координати розвитку підприємницької діяльності / Під ред. д.е.н., професора Ю.О. Нестерчук. Умань: Видавничо-поліграфічний центр Візаві (Видавець Сочінський), 2014. Ч.1. 240 с.

34. Козак В.Є. Трансформація економічних відносин в соціальній. *Соціальна сфера в перехідній економіці: зб. наук. пр. / НАН України, Ін-т економіки; редкол.: Новиков В.М. (відп. ред.) та ін. К.: [б. в.], 2000. С. 65-73.*

35. 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.

36. Коломицева О.В. Стратегія структурних змін економіки регіонів: методологія і практика: монографія. Черкаси: Брама - Україна, 2010. 372 с.14

37. Кондратьев В. Инфраструктура как фактор экономического роста. *Сетевое издание Центра исследований и аналитики Фонда исторической перспективы.* URL: http://www.perspektivy.info/rus/ekob/infrastruktura_kak_faktor_ekonomicheskogo_rosta_2010_11_10.htm.

38. Концесія як форма державно приватного партнерства. *Державне агентство автомобільних доріг в Україні.* URL: http://www.ukravtdor.gov.ua/zapitannya_ta_vidpovidi/1/%D1%81_1_2.html.

39. Кривова Д. Значение социальной инфраструктуры для социальной-экономического развития малых городов. *Социум и власть.* 2013. № 2. С. 15-18.

40. Кубай О.Г., Снігур В.Л., Кіреєва Е.А. Сучасний стан та державне регулювання ринку праці. *Економічні студії*. 2014. №1 (01). С.90-95.
41. Кузнецова О.В. Экономическое развитие регионов: теоретические и практические аспекты государственного регулирования. Изд. 3-е, стер. М.: Ком Книга, 2005. 302 с.
42. Курмаев П.Ю. Дослідження зарубіжного досвіду управління соціально економічним розвитком на регіональному рівні. URL: http://www.nbuv.gov.ua/kpr/2009_25/kur_maev.htm.
43. Куценко В.І. Соціальна сфера: реальність і контури майбутнього (питання теорії і практики): [монографія]. Ніжин: ТОВ Видавництво «Аспект-Поліграф», 2008. 818 с.
44. Лібанова Е.М. Стратегічні пріоритети соціальної політики України на початку ХХІ століття. *Демографія та соціальна економіка*. 2008. № 1. С. 9-22.
45. Лібанова Е.М., Гладун О.М., Лісогор Л.С. Вимірювання якості життя в Україні: аналіт. доп. Київ, 2013. 50 с.
46. Лісовий А. Методичні підходи до оцінювання сільської соціальної інфраструктури в Україні. *Економіка України*. 2007. №5. С. 52-55.
47. Ляшенко О. Визначення інтегрального показника рівня розвитку соціальної інфраструктури сільських територій. *Вісник Полтавської державної аграрної академії. Науково-виробничий фаховий журнал*. 2011. С. 112-117.
48. Мазур А. Цілі регіонального управління в перехідний період. *Регіональна економіка*. 2000. С.168 - 176.
49. Мазур А.Г., Салтан Н.М. Напрямки підвищення ефективності використання трудового потенціалу в сільській місцевості. URL: <http://socrates.vsau.org/repository/getfile.php/2675.pdf>.
50. Мазур В.А., Германюк Н.В., Дмитрук Р.В. Особливості кадрової політики аграрних підприємств у сучасних умовах. *Економіка. Фінанси. Менеджмент: актуальні питання науки і практики*. 2018. №1. С. 7-20.

51. Мармуль Л.О. Ринок праці та зайнятість населення сільських територій: теорія і практика регулювання: [монографія]. Херсон: Айлант, 2015. 266 с.
52. Матюшко Є. Реформа системи охорони здоров'я в Україні та її регіональні аспекти. *Регіональна економіка*. 2001. №1. С.106.
53. Мифтахова М.Э., Панасюк М.В. Вейвлет-анализ динамики региональной социально-экономической системы. *Инфокоммуникационные технологии глобального информационного общества: Материалы 4-й ежегодной Мждунар. науч.-практ. конф. (Казань, 6-7 сентября 2006 г.)*. Казань, 2006. С. 122–129.
54. Ольшанський Г.В. Роль регіонального підходу в сучасних економічних дослідженнях. *Ефективна економіка*. 2015. № 12. URL: http://www.economy.nauka.com.ua/pdf/12_2015/72.pdf.
55. Орлатий М.К. Розвиток галузей соціально-побутового призначення в сільській місцевості. К.: УАДУ, 2003. 75 с.
56. Осипенко М.В. Соціальна інфраструктура як чинник відтворення людського капіталу. *Наукові праці НДФІ*. 2016. № 3 (76). С. 149-158.
57. 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/>.
58. Павлов О. Сільські території: теоретико-методологічні засади дослідження. *Регіональна історія України. Зб. наук. статей. Вип. 3*. 2009. С.113-132.
59. Панько М.В. Проблеми та перспективи розвитку соціальної складової структури економіки закарпатської області. *Економічний аналіз*. 2014. Том 18. № 1. С. 177-182.
60. Пігуль Н. Г. Сутність і значення соціальної інфраструктури. *Науковий вісник ПУЕТ*. 2013. № 2 (58). С. 37-41.
61. Подік О.А. Розвиток інфраструктури регіону як один із головних важелів розвитку галузі свинарства. *Економіка АПК*. 2009. № 21. С. 53-56.

62. Польова В.В. Мотивація як фактор підвищення ефективності трудової поведінки працівників. *Економіка. Управління. Інновації*. 2014. №1. URL: file:///C:/Users/User/Downloads/eui_2014_1_90.pdf.

63. Правдюк Н.Л., Покинъчереда В.В. Кількісний і якісний аналіз стану трудових ресурсів олійно-жирової галузі України. URL: <http://socrates.vsau.org/repository/getfile.php/9304.pdf>.

64. Пригодюк О.М. Інноваційні технології в реалізації кадрової політики з позиції розвитку соціальної інфраструктури. *Науковий вісник Буковинського державного фінансово-економічного університету. Серія: Економічні науки*. Чернівці: БДФЕУ, 2015. С. 278-285.

65. Прокопа І. Яка модель агросектору необхідна Україні? *Дзеркало тижня*. 2012. № 18. URL: http://dt.ua/economics/yaka_model_agrosektoru_neobhidna_ukrayini-102318.html.

66. Прокопа І.В. Соціальна інфраструктура села: формування нового механізму розвитку. К.: Ін-т економіки НАН України, 2006. 172 с.

67. Прокопишак К.В. Регулювання розвитку соціальної сфери села в умовах становлення ринкових відносин. Львів: Українські технології, 2002. 262 с.

68. Пронько Л.М., Кухар О.В. Теоретичні засади управління кадровою політикою підприємства. *Збірник наукових праць ВНАУ. Серія: Економічні науки*. Вінниця. 2013. Вип. 1 (48). С. 185-189.

69. Сасенко М. Обґрунтування методичних підходів щодо оцінки стану і розвитку соціальної інфраструктури сільських територій. *Зб. наук. пр. «Торгівля і ринок»*. В. 36. 2013. С. 266-278.

70. Самборська О.Ю. Людський капітал як фактор економічного зростання. *Економіка АПК*. 2019. № 6 С.64-72.

71. Самборська О.Ю. Сучасний стан безробіття в Україні та шляхи його подолання. *Економіка. Фінанси. Менеджмент: актуальні питання науки і практики*. 2017. №7(23). С32-38.

72. Свистунов Н. Концессии – инструмент активизации международных

инвестиционных проектов. *Проблемы теории и практики управления*. 2004. №3. С.75-80.

73. Сідуняк О.В. Зарубіжний досвід використання державно приватного партнерства у соціальній сфері. *Світове господарство і міжнародні економічні відносини і зб. наук. пр. Вип. II (54)*, 2014. С.58-67.

74. Соляр В.В. Методичний підхід до оцінювання стану соціальної інфраструктури в регіонах країни (на прикладі Харківської області). *Економіка і регіон*. № 4 (31). 2011. ПолтНТУ. С.25-29.

75. Соляр В.В. Обґрунтування перспективних напрямів розвитку соціальної інфраструктури регіону. *Регіональна економіка*. 2012. № 1. С.200-207.

76. Сотниченко Л.Л. Визначення рівня розвитку інфраструктури регіонів України. *Вісник донецького національного університету, Сер. В: економіка і право, вип. 1*. 2015. С. 335-341.

77. Статистичне та експертно-аналітичне забезпечення управління сталим розвитком економіки і соціальної сфери: монографія / за ред. В. Г. Маргасової. Чернігів: Черніг. нац. технол. ун-т, 2017. 620 с.

78. Стеченко Д. М. Державне регулювання економіки: навч. посіб. К.: МАУП, 2000. 176 с.

79. Супян В. Б. Американская экономии новые реальности и приоритеты XXI века. «Анкил», 2001. 138 с.

80. Токарчук Д.М. Аналіз демографічно-трудоувих чинників формування системи зайнятості селян. *Збірник наукових праць Вінницького національного аграрного університету 2010*. Том.3. Випуск 5/Серія: Економічні науки. С.87-92.

81. Токарчук Д.М. Зайнятість сільського населення та диверсифікація сільської економіки як шлях до покращення її стану. *Економіка. Фінанси. Менеджмент: актуальні питання науки і практики*. 2017. №12(28). С.68-79.

82. Трете всеукраїнське муніципальне опитування. 20 січня – 12 лютого, 2017. URL:ratinggroup.ua/download.php?id=248.

83. Тульчинська С.О., Кириченко С.О. Дослідження методичних підходів до оцінювання розвитку соціальної інфраструктури в регіонах. *Економічний вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут»*. 2017. № 14. С. 67–75.

84. Федько В.П. Інфраструктура товарного ринку. Київ: Фенікс, 2010. 512 с.

85. Фімер С.В. Механізм державного регулювання інфраструктури. *Економічний простір: зб. наук. праць*. 2009. № 32. С. 151-158.

86. Чернюк Л.Г. Соціальна інфраструктура та її пріоритетність у системі суспільного розвитку (методолого-організаційний аспект). *Вісник Чернігівського технологічного університету: Серія: Економічні науки*. ЧНТУ, 2012. № 1 (56). С. 10-20.

87. Швець П.А. Регіональна диференціація споживання послуг соціальної інфраструктури в Україні. *Демографія та соціальна економіка*, 2017, № 3 (31). С.135–148.

88. Школа І.М. Економічний потенціал регіону: пріоритети використання: монографія. Чернівці, 2003. 464 с.

89. Юрчишин В. До проблеми невідповідності суспільної долі сучасного вітчизняного селянства віковичним надбанням історично-селянського роду України. *Економіка АПК*. 2011. № 10. С. 111.

90. Якименко Ю.М. Вибір підходу до оцінки економічної безпеки бізнесу в організації. *Економіка. Менеджмент. Бізнес*. 2015. № 3. С. 133–142.

91. Яневич Н.Я. Методичні засади формування системи моніторингу ефективності соціальних інвестицій. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2013. № 4. Т. 1. С. 237-243.

ДОДАТКИ

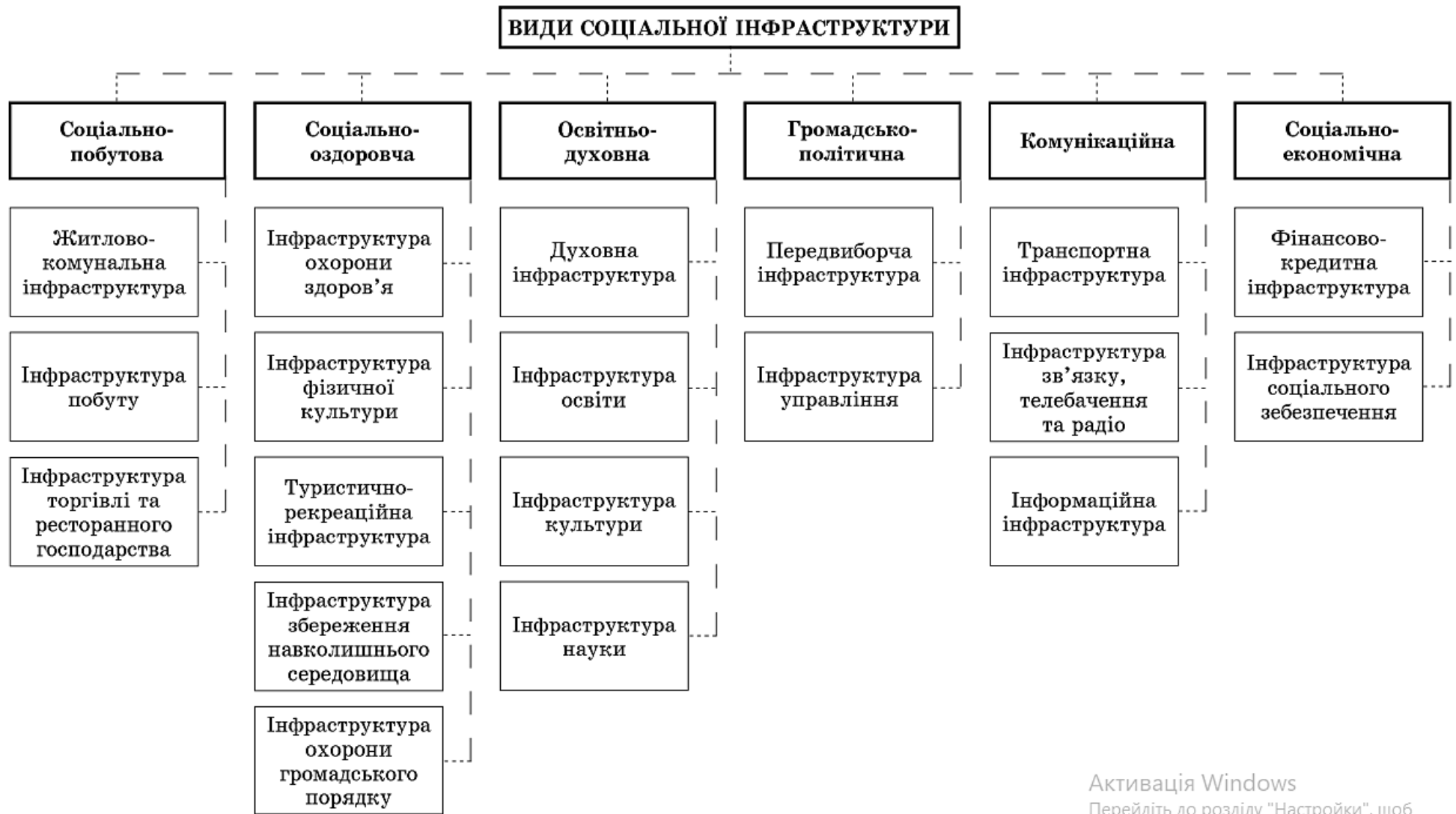


Рис. Класифікація соціальної інфраструктури