



Особенности финансирования социальной инфраструктуры

*Воронина В.С.*¹

¹ Омский государственный университет путей сообщения

АННОТАЦИЯ:

В статье затронута актуальная на сегодняшний день проблема определения понятия социальной инфраструктуры. Приведены мнения различных авторов, а также дано авторское определение. Также рассмотрена проблема финансирования, как государством, так и частными субъектами. Государству не удаётся выделить достаточный объем финансирования для данных отраслей, в связи с этим в статье рассмотрено актуальное направление — государственно-частное партнерство. Анализируется уровень развития данного направления на территории России. Для примера были рассмотрены страны «Большой семерки» и проекты, которые реализуются в данных странах.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: социальная инфраструктура, объекты социальной инфраструктуры, государственно-частное партнерство.

Characteristics of social infrastructure financing

*Voronina V.S.*¹

¹ Omsk State Transport University

В настоящее время финансирование социальной инфраструктуры является приоритетной целью государства. На ее осуществление выделяются большие средства, и требуется много усилий. Ведь процесс развития социальной инфраструктуры достаточно длительный. Не только финансирование в данной отрасли является проблемным вопросом. Для многих специалистов вызывает трудности раскрытие понятия «социальной инфраструктуры». В различных источниках авторы по-разному трактуют смысл данного определения. Помимо этого, зачастую само определение объектов социальной инфраструктуры вызывает также много противоречий. Актуальность данной темы будет являться разработка единого понятия и предложение о классификации объектов социальной инфраструктуры.

Перед тем, как разобраться, каким образом происходит процесс финансирования социальной инфраструктуры в России необходимо раскрыть, что же такое социальная инфраструктура.

В понимании социальной инфраструктуры существует, по меньшей мере, два концептуальных подхода. Представители «отраслевого» подхода рассматривают ее как совокупность отраслей, подотраслей, отдельных предприятий, организаций, учреждений, т. е. структурных элементов хозяйственной системы, создающих условия, необходимые для нормальной жизни населения, в первую очередь его трудоспособной части, и способствующих, тем самым, развитию производственной сферы. Представителей «деятельностного» подхода отличает понимание сущности социальной инфраструктуры как целостной системы элементов, направленной на формирование условий, необходимых для организации полноценного бытия человека в различных сферах и гармоничного развития личности. С точки зрения последнего, социальная инфраструктура представляет собой совокупность материально-вещественных элементов, создающих и обеспечивающих условия для пространственной и временной организации жизнедеятельности населения в контексте его потребностей, ценностных ориентаций, социальных, демографических и других особенностей. Социальная инфраструктура в этом случае рассматривается как совокупность материально-вещественных элементов, создающих условия для организации жизнедеятельности населения.

Понятие социальной инфраструктуры также рассматривается различными авторами.

М.С. Голяков и Е.А. Ганина пишут, что социальная инфраструктура — совокупность отраслей и предприятий, функционально обеспечивающих нормальную жизнедеятельность населения [3] (*Golyakov, Ganina, 2012*). Авторы ориентируются на потребителя услуг социальной инфраструктуры. Особенно подчеркивается, что для потребителя они должны обеспечивать нормальную жизнедеятельность.

ABSTRACT:

The article considers the current issue of social infrastructure definition. We cite the views of various authors and give the author's definition. We also examine the problem of financing by both state and private entities. State fails to allocate sufficient funding for these sectors. In that regard, the paper considers the current trend — public-private partnership. We analyse the level of development of this trend in Russia. We consider as example member-states of "G7" and the projects implemented in these countries.

KEYWORDS: social infrastructure, social infrastructure objects, public-private partnership.

Received: 09.01.2017 / Published: 30.12.2016

© Author(s) / Publication: CREATIVE ECONOMY Publishers

For correspondence: Voronina V.S. [valeria2594@mail.ru]

CITATION:

Voronina V.S. (2016) Osobennosti finansirovaniya sotsialnoy infrastruktury [Characteristics of social infrastructure financing]. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo. 3. (4). — P. 235-246. doi: [10.18334/ppp.3.4.37415](https://doi.org/10.18334/ppp.3.4.37415)

К.В. Студенкова определяет, что социальная инфраструктура — часть производительных сил общества, создающих условия для эффективного функционирования человека в производстве [7] (*Studenkova, 2015*). Стоит отметить, что не вполне логично приравнивать к понятию социальной инфраструктуры, поскольку в определении ориентация идет на функционирование человека в производстве, а не обеспечение его нормальной жизнедеятельности.

Социальная инфраструктура — это группа обслуживающих отраслей и видов деятельности, призванных удовлетворять потребности людей, гарантировать необходимый уровень и качество жизни, обеспечивать воспроизводство человеческих ресурсов и профессионально подготовленных кадров для всех сфер национальной экономики [2] (*Bykovskaya, 2010*). Следует согласиться с тем, что главной целью социальной инфраструктуры является удовлетворение потребностей людей. Потребностями, исходя из определения, будут являться улучшения качества жизни, обеспеченность профессиональными кадрами, а также воспроизводство человеческих ресурсов.

Социальная инфраструктура — это комплекс объектов обслуживания и взаимосвязей между ними, наземных и дистанционных, в пределах градостроительного образования (территории, поселения, группы поселений и др.) [1] (*Andreeva, 2011*). Особенностью данного толкования социальной инфраструктуры будет являться то, что в нем присутствует ограничение по территории, где размещаются объекты инфраструктуры. Здесь четко определяется, что все объекты должны быть взаимосвязаны в пределах одного градостроительного образования.

Социальная инфраструктура — это система объектов образования, дошкольного воспитания, здравоохранения, социального обеспечения, бытового обслуживания, торговли, культуры, спорта, досуга, иных социально значимых объектов обслуживания населения [7] (*Studenkova, 2015*). В определении говорится, о тех сферах жизни человека, которые принято относить к сферам социальной инфраструктуры. Стоит

В понимании социальной инфраструктуры существует два концептуальных подхода: отраслевой и деятельностный

In understanding the social infrastructure there are two approaches: sectoral and activity

ОБ АВТОРЕ:

Воронина Валерия Сергеевна, магистрант кафедры финансы, кредит, бухгалтерский учет, аудит (valeria2594@mail.ru)

ЦИТИРОВАТЬ СТАТЬЮ:

Воронина В.С. Особенности финансирования социальной инфраструктуры // Государственно-частное партнерство. — 2016. — Том 3. — № 4. — С. 235-246. doi: [10.18334/ppp.3.4.37415](https://doi.org/10.18334/ppp.3.4.37415)

отметить, что данный авторами перечень можно расширить (автомобильные дороги, установка уличного освещения, предоставление социального жилья и др.)

При этом целесообразно сформировать авторское понимание определения социальной инфраструктуры с учетом положительных и отрицательных сторон рассмотренных толкований. Социальная инфраструктура — совокупность обслуживающих отраслей, предприятий и социально значимых объектов, которые призваны обеспечивать жизнедеятельность населения в пределах градостроительного образования.

Исходя из определения социальной инфраструктуры, необходимо рассмотреть, какие социальные объекты включает в себя данная инфраструктура.

Социальные объекты характеризуют существующую реальность, посредством которой обозначается устойчивая совокупность вещественных элементов, обеспечивающих условия для рациональной деятельности человека во всех сферах общественной жизни. Однако подход к классификации этих объектов различен, что имеет не просто эвристическое, но и серьезное практическое значение.

Во-первых, социальная инфраструктура может быть представлена и как «линейная», и как «точечная». Под «линейной» понимается сеть железных, автомобильных дорог, связи, линии электропередачи и т.д. В понятие «точечная инфраструктура» включаются непосредственно сами объекты (в том числе школы, театры, вузы и т.д.). Применение

Социальная инфраструктура — совокупность обслуживающих отраслей, предприятий и социально значимых объектов, которые призваны обеспечивать жизнедеятельность населения в пределах градостроительного образования

Social infrastructure is a set of supporting industries, enterprises and social facilities that are designed to ensure livelihoods of the population within urban education

этой классификации возможно на различных уровнях социальной организации общества. Так, на уровне производственной организации речь в большей степени идет о точечной инфраструктуре (хотя здесь не исключены отдельные элементы линейной). На уровне экономического региона в равной мере присутствует как линейная, так и точечная инфраструктура, а также их взаимодействие. Такое деление инфраструктуры вычленяет скорее форму ее организации, чем содержательную сторону.

Во-вторых, при изучении проблем региональной экономики употре-

бляются понятия «общерайонная инфраструктура», «элементы инфраструктуры межрайонного значения» и т.п. Такое деление имеет право на существование. Однако специфическая определенность, присущая социальной инфраструктуре, в данном случае упускается [4] (*Debabov, 1973*).

В-третьих, к объектам социальной инфраструктуры часто относят комплекс учреждений культуры, образования, здравоохранения, предприятия торговли и обще-

ственного питания, пассажирский транспорт, водообеспечение и канализацию, почтово-телеграфные и финансовые учреждения, спортивные и оздоровительные сооружения (стадионы, дворцы спорта, плавательные бассейны, парки, дома отдыха) и другие организации социально-бытового назначения [5] (Zhamin, 1977).

Общим недостатком такой поэлементной характеристики социальной инфраструктуры является простой перечислительный ряд отдельных институтов, учреждений, организаций. Кроме того, при подобном подходе нередко преобладает социально-бытовой аспект, слабо учитывающий другие виды жизнедеятельности человека.

В-четвертых, вполне правомерно рассматривать социальную инфраструктуру и по уровням социальной организации общества.

Обычно анализ начинается с социальной инфраструктуры всего общества. В практике управления широко используются как общие, так и расчетные показатели, характеризующие состояние, обеспеченность и тенденции развития отдельных элементов инфраструктуры. При этом ее состояние интересует не само по себе, а как показатель и уровень общественных изменений.

В-пятых, социальная инфраструктура исследуется с позиций удовлетворения потребностей людей, т.е.

имеется в виду набор элементов социальной инфраструктуры, который необходим для организации жизни населения как на работе, так и по месту жительства. Такие элементы не могут быть ничем заменены. Нельзя, например, хорошей столовой заменить отсутствующие учреждения здравоохранения или наличием клуба, дома культуры оправдать отсутствие детских учреждений.

Анализируя объекты социальной инфраструктуры в связи со сферами деятельности человека, можно выделить ее составные элементы: инфраструктура трудовой деятельности; инфраструктура охраны окружающей среды и здоровья человека; инфраструктура общественно-политической деятельности; социально-культурная инфраструктура; социально-бытовая инфраструктура; инфраструктура межличностного и социального общения.

Исходя из всего вышесказанного, можно привести сводную классификацию объектов социальной инфраструктуры:

- здравоохранение,
- образование,

Сводная классификация объектов социальной инфраструктуры:
здравоохранение; образование; культура; торговля; физическая культура и спорт; транспорт; автодороги; водообеспечение и канализация

Summary of social infrastructure objects classification: health care, education, culture, trade, physical culture and sport, transport, roads, water supply and sewerage

- культура,
- торговля,
- физическая культура и спорт,
- транспорт,
- автодороги,
- водообеспечение и канализация.

Финансирование социальной инфраструктуры в России осуществляется с помощью двух видов источников средств:

- 1) государственное финансирование;
- 2) частное финансирование.

На федеральном уровне финансирование социальной инфраструктуры происходит с помощью выделенных из бюджета средств. Согласно Федеральному закону «О федеральном бюджете на 2016 год» происходит распределение бюджетных ассигнований по целевым статьям.

Финансирование социальной инфраструктуры в России осуществляется с помощью двух видов источников средств: государственного финансирования и частного финансирования

The financing of social infrastructure in Russia is carried out using two types of funding sources: public funding and private funding

В настоящее время государство остается главным инвестором социальной инфраструктуры, а именно вкладывает в развитие здравоохранения, образования, физкультуры, спорта и культуры. В связи с этим расходы на содержание и модернизацию данных отраслей будут расти. Доля государственных расходов по поддержке социальной инфраструктуры составляет около 5% ВВП, а для достижения результатов, представленных в Федеральном законе программ необходимо увеличивать данный показатель более 7% ВПП.

Такое мнение выдвигает директор по проектам в социальной сфере Федерального центра проектного финансирования (группа Внешэкономбанка) Екатерина Мелешко (рисунок 1) [8].

В России на данный момент развивается идея о государственно-частном партнерстве.

На сегодняшний день в России на различных стадиях реализации находится 212 проектов ГЧП в социальной сфере, из которых 172 проекта прошли стадию коммерческого закрытия (проекты, где заключены соответствующие соглашения между публичной и частной сторонами). В странах с развитой экономической системой отношение частных инвестиций в социальную инфраструктуру на принципах ГЧП к номинальному ВВП колеблется в районе 3-4%. В России общий объем частных инвес-



Рисунок 1. Совокупные государственные расходы на объекты социальной инфраструктуры, млрд руб.

тиций в проекты ГЧП в социальной сфере составляет немногим более 100 млрд рублей (рисунок 2). Такие расчеты были сделаны Центром развития государственно-частного партнерства на основании данных Федерального казначейства и Минэкономразвития России. В своих исследованиях специалисты подчеркивают, что с учетом ВВП России на уровне 120 трлн рублей потенциал для привлечения инвестиций в инфраструктуру социальной сферы реализован менее, чем на 0,1%.

Финансирование проектов ГЧП в социальной сфере, как правило, связано со значительными трудностями в связи с неоднородностью спроса, сложностью прогнозирования потребительского потока и оценки социального эффекта. Инвесторы в большинстве случаев не готовы входить в проекты социальной сферы без существенных гарантий со стороны государства.

Для упрощения системы взаимоотношений с инвесторами принято разделять объекты социальной инфраструктуры на две группы: проекты, в которых поток платежей зафиксирован, то есть государство гарантирует минимальную доходность, и проекты, в которых он напрямую зависит от потребительского спроса. В первом случае финансовая модель и риски проекта понятны инвесторам, что обеспечивает более высокую инвестиционную привлекательность проекта. Во втором проект оценивается как высоко рискованный, и, следовательно, либо теряет свою привлекательность, либо требует иных гарантий. Однако в обоих случаях инвестиции в проекты социальной сферы принято считать более рискованными и менее маржинальными, чем, например, в проекты транспортной инфраструктуры.

Тем не менее, по данным Центра развития ГЧП, количество проектов ГЧП продолжает расти: 212 проектов на начало 2016 года против 117 проектов на начало 2015 года

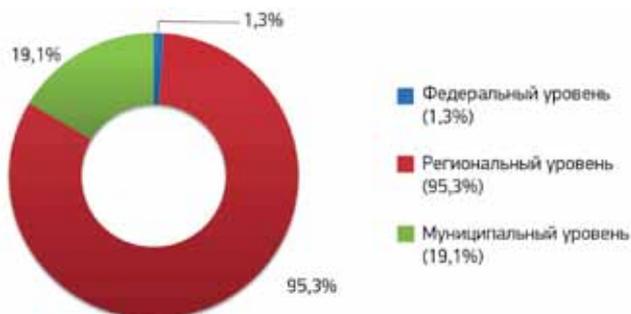


Рисунок 2. Объем частных инвестиций в проектах государственно-частного партнерства социальной сферы, млрд руб.

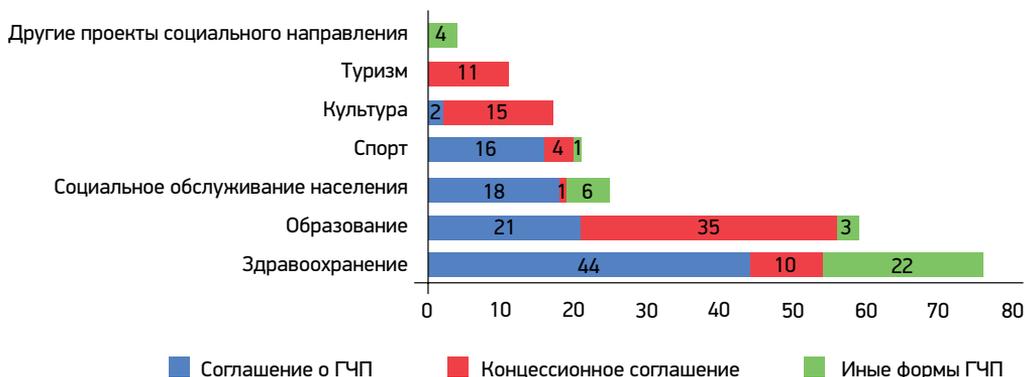


Рисунок 3. Количество проектов государственно-частного партнерства в социальной сфере в разрезе отраслей и форм реализации проектов государственно-частного партнерства

(рисунок 3). Это в первую очередь связано с дефицитом бюджетных средств и развитием сферы ГЧП в целом. Большинство проектов ГЧП реализуются в сфере здравоохранения и образования, гораздо меньше проектов осуществляется в отраслях туризма, культуры и культурного наследия. Проектов ГЧП в сфере физической культуры и спорта, а также социального обслуживания населения мало, однако эксперты считают данные отрасли перспективными для привлечения частных инвестиций на условиях ГЧП [9].

Если рассмотреть опыт зарубежных стран, то в странах «Большой семерки» (США, Великобритания, Германия, Италия, Канада, Франция, Япония), например, для проектов в сферах образования и здравоохранения активно привлекаются частные инвестиции и применяются механизмы ГЧП. Так, на 1-м месте — здравоохранение, на 2-м месте — образование, на 3-м — автодороги (табл. 1).

Подобное распределение отраслей неудивительно, тем более если учитывать особенности социально-экономического развития этой группы стран. Более детальное

Таблица 1.

Проекты государственно-частного партнерства в странах «Большой семерки»

Отрасль реализации проекта	США	Велико-британия	Германия	Италия	Канада	Франция	Япония	Всего
Средства размещения	1	18	12	6	9	4	1	51
Мосты и тоннели	2			5	3	3		13
Оборона		18	1			1		20
Образование		113	24		1			138
Здравоохранение		123	3	32	14	12		184
Инновационные технологии		1	1					2
Организация досуга					1			1
Легкое наземное метро	1	9		12	1	2		25
Порты				2				2
Тюрьмы		1	3	1	1	3		9
Железные дороги		2		1	1	1		5
Автодороги	32	12	10	23	10	5		92
Социальное жилье		22						22
Уличное освещение		14	1					15
Коммунальное хозяйство			1					1
Использование отходов		19		4				23
Водоочистные сооружения				11	1			2
Всего	36	352	56	97	42	31	1	615

изучение зарубежного опыта показало, что в каждой из стран «Большой семерки» есть своя наиболее приоритетная отрасль по использованию ГЧП. Так, в США такой отраслью являются автодороги (32 из 36 проектов), в Великобритании — здравоохранение (123 из 352 проектов) и образование (113 из 352 проектов), в Германии — образование (24 из 56 проектов), в Италии, Канаде и Франции — здравоохранение.

Таким образом, можно сделать следующий вывод: в тех странах, которые характеризуются наличием рыночной экономики, высоким уровнем производительности

труда и уровнем потребления ВВП на душу населения, где государством гарантируется высокий уровень социальной защиты, где велика средняя продолжительность жизни и наблюдается высокое качество медицинского обслуживания и образования, ГЧП используется чаще в отраслях здравоохранения и образования, что продиктовано политикой государства [10,11] (*Dogadova, Shtele, 2015*).

Подводя итог данной работы можно сказать, что проблема финансирования социальной инфраструктуры в России является одной из наиболее важных на сегодняшний день. Социальная инфраструктура представляет собой совокупность обслуживающих

отраслей, предприятий и социально значимых объектов, которые призваны обеспечивать жизнедеятельность населения в пределах градостроительного образования. К данному понятию относятся такие отрасли как здравоохранение, образование физическая культура и спорт, туризм, транспортная сфера. Те, инвестиций, которые вкладывает государство в развитие социальной инфраструктуры, явно

Доля привлеченных средств от инвесторов в проекты ЧП в социальной сфере не велика, по сравнению с опытом зарубежных стран

The share of attracted funds from investors in projects of emergency in the social sphere is not large compared with the experience of foreign countries

не хватает, и в связи с этим встает острый вопрос о том, где изыскать средства для финансирования данных отраслей. Естественно, вложения в данные отрасли должны осуществлять частные инвесторы. Специально для привлечения инвестиций в социальную сферу развивается проект о государственно-частном партнерстве [12] (*Tselyh, Shtele, 2014*). Доля привлеченных средств от инвесторов не велика, по сравнению с опытом зарубежных стран. Для инвестора встает главный вопрос о риске, с которым он может столкнуться. Исходя из этого, необходимо совершенствовать данный проект, что позволило бы инвесторам вкладывать большее количество инвестиций в развитие социальной инфраструктуры.

ИСТОЧНИКИ:

1. Андреева Е. С. [Тенденции развития розничной торговли, как элемента социальной инфраструктуры крупного города](#) // Ученые записки Российского государственного социального университета. — 2011. — № 4. — С. 31-36.
2. Быковская И.В. Роль социальной инфраструктуры в функционировании региональных социально-экономических систем // Вестник Адыгейского государственного университета. Серия 5: Экономика. — 2010. — № 3. — С. 37-43.

3. Голяков М.С., Ганина Е.А. Суть и значение социальной инфраструктуры // «Студенческий научный форум 2012»: Международная студенческая электронная научная конференция. 2012.
4. Дебабов С.А. Место экономической инфраструктуры в науке о регионах // Теоретические проблемы региональной экономики: (Материалы научной конференции). Москва, 1973.
5. Жамин В.А. Инфраструктура при социализме // Вопросы экономики. — 1977. — № 2.
6. Пухальский А.Н. [Здравоохранение как блок социальной инфраструктуры](#) // Современные проблемы науки и образования. — 2014. — № 4.
7. Студенкова К.В. [Перспективы развития социальной инфраструктуры села](#) // Теория и практика современной науки. — 2015. — № 6 (6).
8. Екатерина Мелешко, директор по проектам в социальной сфере Федерального центра проектного финансирования (группа Внешэкономбанка). [Электронный ресурс]. URL: rg.ru/2014/09/16/ivesticii.html.
9. Центр развития государственно-частного партнерства. Лучшие практики реализации проектов государственно частного партнерства в социальной сфере. [Электронный ресурс]. URL: http://www.pppi.ru/sites/default/files/pdf/pppcenter_a4_2016_v2_web.pdf.
10. Светлана Рожкова, аспирантка СПбГУ. Анализ мирового опыта использования государственно-частного партнерства в различных отраслях экономики. [Электронный ресурс]. URL: http://www.rcb.ru/data/articles_pdf_hidden_75261/2008/01/Rozhkova.pdf.
11. Догадова Е.А., Штеле Е.А. [Формирование финансовых ресурсов субъектов малого предпринимательства в России на современном этапе](#) // Сибирская финансовая школа. — 2015. — № 2 (109). — С. 45-50.
12. Целых Т.Н., Штеле Е.А. Маркетинг территории как основа формирования инновационного потенциала промышленности региона // В сборнике: Инновационные проекты и технологии в образовании, промышленности и на транспорте: Материалы научно-практической конференции. Омск, 2014. — С. 392-398.

REFERENCES:

- Andreeva E. S. (2011). Tendentsii razvitiya roznicnoy trgovli, kak elementa sotsialnoy infrastruktury krupnogo goroda [Trends in retail development as an element of the social infrastructure of a big city]. Uchenye zapiski Rossiyskogo gosudarstvennogo sotsialnogo universiteta. (4). 31-36. (in Russian).
- Bykovskaya I.V. (2010). Rol sotsialnoy infrastruktury v funktsionirovanii regionalnykh sotsialno-ekonomicheskikh sistem [The role of the social infrastructure in the functioning of the regional socio-economic systems]. Vestnik Adygeyskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 5: Ekonomika. (3). 37-43. (in Russian).

- Debabov S.A. (1973). Mesto ekonomicheskoy infrastruktury v nauke o regionakh [Economic infrastructure's place in the science of regions] Theoretical issues of the regional economy. (in Russian).
- Dogadova E.A., Shtele E.A. (2015). Formirovanie finansovykh resursov subektov malogo predprinimatelstva v Rossii na sovremennom etap [Formation of financial resources of subjects of small business in russia at the present stage]. Sibirskaya finansovaya shkola. (2 (109)). 45-50. (in Russian).
- Golyakov M.S., Ganina E.A. (2012). Sut i znachenie sotsialnoy infrastruktury [The essence and importance of the social infrastructure] Student Research Forum 2012. (in Russian).
- Pukhalskiy A.N. (2014). Zdravookhranenie kak blok sotsialnoy infrastruktury [Public health service as unit of social infrastructure]. Modern problems of science and education. (4). (in Russian).
- Studenkova K.V. (2015). Perspektivy razvitiya sotsialnoy infrastruktury sela [Prospects for development of social infrastructure of the village]. Teoriya i praktika sovremennoy nauki. (6 (6)). (in Russian).
- Tselyh T.N., Shtele E.A. (2014). Marketing territorii kak osnova formirovaniya innovatsionnogo potentsiala promyshlennosti regiona [Territory marketing as the base for the formation of the innovative potential of industry in the region] In digest: Innovation projects and technologies in education, industry and transport. 392-398. (in Russian).
- Zhamin V.A. (1977). Infrastruktura pri sotsializme [The infrastructure under Socialism]. Voprosy Ekonomiki. (2). (in Russian).