

УДК 336.763

**Ілляшенко К.В.**

кандидат економічних наук,  
доцент кафедри фінансів і підприємництва  
ННІ ФЕМ імені О.Ф. Балацького  
Сумського державного університету

**Ілляшенко Т.О.**

кандидат економічних наук,  
доцент кафедри фінансів і підприємництва  
ННІ ФЕМ ім. О.Ф. Балацького  
Сумського державного університету

## ОСОБЛИВОСТІ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЕКТІВ НА МІСЦЕВОМУ РІВНІ

Статтю присвячено аналізу проблем і перспектив фінансового забезпечення розвитку інфраструктури міст України. Авторами детально досліджено недоліки механізму пайової участі забудовників у розвитку інфраструктури міста. Запропоновано алгоритм удосконалення зазначеного механізму.

**Ключові слова:** урбанізація, соціальна інфраструктура, інженерно-транспортна інфраструктура, якість життя населення, пайовий внесок забудовника.

### **Ильяшенко К.В., Ильяшенко Т.А. ОСОБЕННОСТИ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ НА МЕСТНОМ УРОВНЕ**

Статья посвящена анализу проблем и перспектив финансового обеспечения развития инфраструктуры городов Украины. Авторами подробно исследованы недостатки механизма долевого участия застройщиков в развитии инфраструктуры города. Предложено алгоритм совершенствования указанного механизма.

**Ключевые слова:** урбанізація, соціальна інфраструктура, інженерно-транспортна інфраструктура, якість життя населення, пайовий внесок забудовника.

### **Ilyshenko K.V., Ilyashenko T.A. SPECIFICITY OF INFRASTRUCTURE PROJECTS FINANCIAL PROVISION AT LOCAL LEVEL**

The article is devoted to the analysis of problems and prospects of infrastructure financing process at the local level. The authors have researched in detail the shortcomings of the share participation mechanism of developers in the infrastructure projects. An algorithm of improving the contribution fee for developers is proposed.

**Keywords:** urbanization, social infrastructure, engineering and transport infrastructure, quality of life of the population, development contribution fee.

**Постановка проблеми.** До середини ХХ століття майже у всьому цивілізованому світі окреслилася дуже серйозна й актуальна проблема, яка не знаходить свого логічного розв'язку і сьогодні: некерована урбанізація та неконтрольоване розростання міст. Якщо процес урбанізації можна трактувати як невідворотній еволюційний процес посилення ролі та значення міських поселень у забезпеченні поступового зростання якості життя населення країни, який не завжди призводить до негативних наслідків, то розростання міст, як правило, тягне за собою системні та глибокі проблеми, які майже завжди породжують диспропорції як окремо у соціальній, екологічній чи економічній сферах життєдіяльності людини, так і у всіх них одночасно. Міста не завжди можуть забезпечити своїм жителям належний рівень фізичної безпеки, високі стандарти медичного обслуговування й освіти у віддалених від центру районах. Постійні затори на нерозрахованих на нові умови інтенсивного руху існуючих дорогах та неможливість забезпечити екологічно небезпечні умови для проживання громадян на периферії є далеко не повним переліком тих наслідків урбанізації, з якими органи місцевого самоврядування стикаються сьогодні [1; 2]. Місто – це складна соціально-економічна система, а збалансованість цієї системи є необхідною запорукою та передумовою її сталого розвитку.

Ключову роль у створенні належних умов для такого розвитку міста у майбутньому відіграє наявність відповідної соціальної та інженерно-транспортної інфраструктури [3]. Високорозвинена інфра-

структура стає важливим фактором інтенсифікації та підвищення ефективності функціонування міста, формування інвестиційно привабливої локальної економіки, створення передумов для економічного зростання і підвищення соціального рівня життя населення. У зв'язку з цим особливої актуальності набувають питання належного фінансового забезпечення як процесів адаптації і модернізації існуючої, так і створення нової сучасної інфраструктури міст України, яка б повністю відповідала викликам сьогодення.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Багатоаспектні процеси урбанізації та динамічного розвитку міст знаходяться сьогодні у фокусі уваги багатьох як закордонних дослідників, так і вітчизняних учених. Чисельні сучасні праці Д. Блека і В. Хендерсона, Д. Голіна і Д. Волрата, Р. Джемварда та інших науковців, зокрема у складі цілих авторських колективів, присвячено дослідженню концептуальних засад процесу урбанізації та прикладних аспектів розвитку сучасного міста.

Безпосередньо проблемним питанням як функціонування інфраструктури міста в цілому, так і фінансового забезпечення її розширеного відтворення в межах реалізації концепції сталого розвитку міста було присвячено роботи таких учених, як М. Фей, С. Халтен, І. Беннета та багатьох інших. Не менш вагомий внесок у розроблення методологічних питань оцінки ефективності інфраструктурних проектів та належного забезпечення їх фінансування зробили вітчизняні дослідники [11; 12; 13; 17].

Аналізуючи згадані вище наукові праці, можна дійти висновку, що достатньо добре у методологічному плані розроблено теорію фінансового забезпечення реалізації у містах великих, соціально значущих проєктів як за рахунок бюджетного фінансування, так і шляхом залучення коштів бізнесу, зокрема через схему публічно-приватного партнерства у багатьох існуючих сьогодні її різновидах. Водночас не виправдано мало уваги вчених було приділено питанню формування та використання централізованих коштів місцевих бюджетів, за рахунок яких мали би фінансуватися у майбутньому виключно інвестиційні проєкти, пов'язані з функціонуванням інфраструктури міста. Офіційно затверджений державою механізм формування місцевих фондів пайової участі інвесторів у розвитку соціальної та інженерно-транспортної інфраструктури міст України є недосконалим та таким, що скоріше створює додаткове навантаження на бізнес, ніж сприяє забезпеченню фінансовими ресурсами бюджетів розвитку місцевих громад. Ставки зазначеного збору, що діють у більшості міст України є необґрунтованими; механізм адміністрування, закладений на рівні законодавчих та інших нормативно-правових актів є настільки недосконалим, що сплачують зазначені кошти до місцевих бюджетів фактично лише ті, хто не може або не хоче «домовитися про індульгенцію» із корумпованим чиновництвом на місцях. Саме аналізу зазначених вище проблем, пов'язаних із наповненням та використанням коштів фондів розвитку інфраструктури міст України і присвячено цю статтю.

**Метою статті** є удосконалення методологічного апарату створення та використання коштів централізованих фондів місцевих бюджетів інвестиційного спрямування із застосуванням сучасного передового досвіду зарубіжних країн щодо питань гармонізації місцевого розвитку в контексті реалізації домінуючої сьогодні у всьому світі парадигми сталого розвитку урбанізованих територій.

Інформаційною базою для розроблення відповідних удосконалень методологічного апарату повинні стати, з одного боку, результати глибокого системного аналізу наявних проблем, що виникають на місцях із формуванням фондів пайової участі інвесторів, а з іншого – сучасна передова практика муніципального менеджменту в зарубіжних країнах.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Структурно-логічна схема дослідження передбачає поетапну реалізацію декількох взаємопов'язаних проміжних завдань. На першому етапі нами буде проаналізовано види інфраструктури, яка обслуговує населення міст України, характер функціонування таких об'єктів у межах урбанізованого простору, їхню роль та значення для сталого розвитку населених пунктів. На наступному етапі повинні бути проаналізовані сучасні методи та інструменти, які дозволяють здійснювати фінансування відповідних інвестиційних проєктів за кордоном. Далі очікується, що будуть досліджені проблемні питання фінансування інфраструктурних проєктів, що реалізуються на території міст України: неузгодженість напрямів інвестування із пріоритетними завданнями місцевого розвитку; необґрунтованість розміру «соціального навантаження» на інвестора; відсутність будь-якого логічного взаємозв'язку між здійсненими інвестором внесками до місцевого фонду пайової участі та розміром і характером компенсації, яку отримує локальна громада від додаткового навантаження на інфраструктуру у зв'язку з реалізацією відповідного інвестиційного проєкту. Заключ-

ним етапом дослідження повинна стати формалізація пропозицій та рекомендацій щодо удосконалення існуючого механізму фінансового забезпечення реалізації інвестиційних процесів інфраструктурного характеру на місцевому рівні.

Спрощено для цілей нашого аналізу всю існуючу в місті інфраструктуру можна поділити на три основні групи (точність та коректність такого поділу на остаточні висновки не впливає):

- об'єкти соціальної сфери (культура, освіта, охорона здоров'я, установи ЖКГ, спортивні та фізкультурно-оздоровчі установи, установи сервісу та соціального захисту);

- об'єкти інженерно-транспортної інфраструктури (електропостачання, водопостачання, каналізація, газопостачання, міського та зовнішнього транспорту і т.д.);

- об'єкти «зеленого» і рекреаційного призначення.

Роль та значення перелічених вище об'єктів інфраструктури для місцевої громади стає зрозумілою під час ретельного дослідження сучасного інструментарію кількісних оцінок ефективності функціонування міста, що напрацьовані світовою науковою спільнотою сьогодні. Автори десятків змістовних наукових праць, сотень індексів, параметрів, рейтингів та інших індикаторів успішності окремих муніципалітетів змагаються між собою за лідерство у розробленні єдиного та універсального математичного апарату, що дозволяв би порівнювати між собою та оцінювати в абсолютному вимірі ефективність функціонування кожної окремої громади в межах реалізації основних принципів сталого розвитку. Результатом такої конкуренції стала поява розгалуженої методологічної бази, яка налічує десятки методик та рейтингів [14], кожен із яких має певні переваги і недоліки. Єдиним, що їх об'єднує, є домінуюча орієнтація на покращення добробуту жителів міських поселень, який виступає своєрідним мірилом успішності локальної соціокультурної системи. Ключовими факторами, що визначають добробут населення міст виступають такі: якість життя мешканців, продуктивність економіки, стан інфраструктури, наявний капітал (природний, людський, фінансовий та ін.) та екологічна стійкість урбанізованих територій. Визначальна роль та значення об'єктів інфраструктури для сталого розвитку міст стає очевидною, зважаючи на її присутність у багатьох ключових індексах і показниках згадуваного вище методологічного апарату.

Світова економічна практика класифікує всі існуючі механізми фінансування інфраструктурних проєктів на інституційні та позаінституційні: ресурси місцевих бюджетів (податки, збори, неподаткові надходження: оренда, внески до цільових фондів) і бюджетів вищого рівня; інвестиційні, кредитні та грантові ресурси; механізми державно-приватного партнерства. Остання група джерел фінансування, зважаючи на значну питому вагу залучених у такий спосіб ресурсів, є більш поширеною.

Як свідчать статистичні дані, у більш ніж сорока містах України бюджети розвитку більш ніж на половину формуються за рахунок пайових внесків інвесторів у фонд розвитку інфраструктури міста. Окрім того, є взагалі унікальні випадки, коли бюджет розвитку міста повністю формується за рахунок таких неподаткових надходжень. Отже, пайові внески до фонду розвитку місцевої інфраструктури є вагомим і стабільним джерелом фінансового забезпечення реалізації інвестиційних проєктів, пов'язаних із відновленням інфраструктурного потенціалу території. Зазначена ситуація в цілому характерна для

Києва, Дніпра, Харкова, Одеси, Львова та інших міст України.

Зважаючи на зазначене, особливої актуальності набувають питання, пов'язані з оцінкою переваг і недоліків застосування такого інструментарію органами місцевого самоврядування в Україні з урахування можливих перспектив його удосконалення, зважаючи на прогресивну практику застосування його аналогів у бюджетному менеджменті інших країн світу.

Для того, щоб зрозуміти сильні та слабкі сторони механізму пайової участі, розберемося для початку в нормативному регулюванні адміністрування цього платежу в Україні та його природі. Законодавством України, зокрема ст. 40 ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності», передбачено, що Замовник, який має намір забудови земельної ділянки у відповідному населеному пункті, зобов'язаний взяти участь у створенні й розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури населеного пункту, крім випадків, визначених Законом. Цією ж статтею Закону визначено граничні розміри пайової участі інвестора на рівні 4 і 10% від загальної кошторисної вартості будівництва об'єкта (для житлових будинків і нежитлових будівель та споруд). Порядок розрахунку розміру коштів пайової участі встановлюють органи місцевого самоврядування. Саме в цьому, на нашу думку, і полягає ключове джерело майже усіх провалів (недоліків) начебто ідеального механізму взаємодії влади та бізнесу. Локальна формула розрахунку розміру пайової участі (далі – РПУ) віддзеркалює ступінь розуміння його природи місцевою владою. У таблиці 1 нижче подано територіальні особливості алгоритму розрахунку пайового внеску інвестора у фонд розвитку інфраструктури міста.

Аналіз наведених вище алгоритмів розрахунку величини пайового внеску до фонду розвитку інфраструктури міста дозволяє зробити такі висновки:

– на місцях існує тенденція до спрощення алгоритму розрахунку пайового внеску, що нівелює його стимулюючу та регулюючу функцію, ігноруючи при цьому реальне навантаження об'єкта на інфраструктуру міста;

– РПУ жодним чином не пов'язаний із компенсацією витрат бюджету міста на розширене відтворення соціальної та інженерно-транспортної інфраструктури, яке буде здійснюватися в разі реалізації проекту будівництва;

– РПУ визначається без урахування соціально-економічного значення проектів для міста;

– зрівнялівка під час визначення РПУ не створює сприятливі умови для залучення інвестицій в економіку міста.

Певні недоліки існуючого механізму залучення фінансових ресурсів інвесторів для розбудови потужної і сучасної інфраструктури міста не можливо з'ясувати лише аналізуючи формули. Їх розкриває практика функціонування зазначеного інструментарію. Так, дилема використання механізму визначення РПУ для м. Києва у старій редакції Порядку полягала у тому, що, з одного боку, існуюча станом на 2016 рік система розрахунку створювала корупційні ризики на місцях і знижувала привабливість Києва для інвесторів, оскільки такі платежі значно перевищували аналогічні внески інвесторів у інших європейських столицях, а з іншого – система розрахунків максимально повно враховувала всі можливі фактори і чинники впливу інвестиційного проекту на інфраструктуру міста. Сума боргу перед бюджетом міста за пайову участь у м. Київ становила майже 2 млрд. грн., при тому, що щорічні надходження оцінювались на рівні 160–230 млн. грн. Крім того, пайовий внесок у розвиток інфраструктури міста визначається як неподатковий вид надходжень, тому контроль за його цільовим використанням не є пріоритетним для контролюючих органів, що може поро-

Таблиця 1

**Територіальні особливості алгоритму розрахунку розміру пайового внеску у фонд розвитку інфраструктури міста**

Населений пункт	Формула для розрахунку
м. Суми	2% – для індивідуальних житлових будинків, площа яких перевищує 300 квадратних метрів; 4% – для багатоквартирних житлових будинків; 5% – для нежитлових будівель та споруд.
м. Харків	$РПУ = K (В \text{ буд. заг.} - В \text{ буд. інші} - С \text{ буд. бюд.}) - В \text{ буд. інж. мер.}$ , де: РПУ – розмір пайової участі у грошовому виразі (тис. грн.); K – коефіцієнт (0,1 або 0,04) залежно від призначення об'єкта; В буд. заг. – загальна кошторисна вартість будівництва об'єкта; В буд. інші – витрати на придбання та виділення земельної ділянки, звільнення будівельного майданчика від будівель, споруд та інженерних мереж, влаштування внутрішніх і позамайданчикових інженерних мереж і споруд та транспортних комунікацій; С буд. бюд. – сума бюджетних коштів, використана на будівництво об'єкта містобудування; В буд. інж. мер. – кошторисна вартість будівництва замовником необхідних інженерних мереж або об'єктів інженерної інфраструктури
м. Одеса	$РПУ = (КВБкв - Ввід - Вбм) \times 4\% + КВБпр \times 10\%$ , де КВБкв – кошторисна вартість будівництва/реконструкції житлової частини будинку, (грн.); КВБпр – кошторисна вартість будівництва/реконструкції нежитлової частини, (грн.); Ввід – витрати, пов'язані з відселенням громадян, (грн.); Вбм – витрати, пов'язані зі звільненням будівельного майданчика від будівель, споруд та інженерних мереж, що включають також вартість придбання знесеного майна, якщо витрати враховані у зведеному кошторисному розрахунку (грн.);
м. Київ (до 15.11.2016 р.)	$V_o^b = n_j \times s \times k$ , де $V_o^b$ – РПУ при реалізації проекту будівництва в j-й галузі народногосподарського комплексу міста; $n_j$ – норматив РПУ з урахуванням оцінки соціально-економічного значення проектів будівництва для міста в j-й галузі народногосподарського комплексу, їх функціонального призначення; s – загальна площа об'єкта, для якого визначається розмір внеску; k – узагальнюючий корегуючий коефіцієнт, де $k = k_s \times I_i$ , $k_s$ – зональний коефіцієнт; $I_i$ – індекс, що враховує інфляцію.
м. Київ (після 15.11.2016 р.)	$РПУ = ЗКВжитл \times 4\% + ЗКВнежитл \times 4\%$ , де РПУ – розмір пайової участі об'єкта (грн.); ЗКВжитл – загальна кошторисна вартість житлової частини об'єкта будівництва; ЗКВнежитл – загальна кошторисна вартість нежитлової об'єкта будівництва.



джувати безкарність у разі недотримання цільового характеру використання ресурсів спеціального фонду місцевого бюджету.

Більшість наведених у таблиці 1 формул розрахунку РПУ не сприяють належній оцінці громадою функціонального призначення об'єкта інвестування. Ситуація, що склалася, не дозволяє диференціювати розмір внеску пайової участі залежно від того, наскільки потрібним для містян є той чи інший об'єкт капіталовкладень із точки зору максимізації якості життя/добробуту населення міста. Напрямок і соціальна значущість інвестиційного проекту (ступінь наближення до стану, який найбільшим чином відповідає змісту концепції сталості розвитку міста) повинні обов'язково враховуватись під час визначення РПУ. При цьому доречним, на наш погляд, було б застосування принципу стимулювання/дестимулювання інвестора, який би дозволяв збільшувати розмір пайової участі інвестора у формуванні фонду розвитку місцевої інфраструктури (тобто робити менш ефективним його проект із точки зору рентабельності за рахунок додаткових витрат) у випадках, коли реалізація такого інвестиційного проекту є небажаною для міста. Так, чим більш небажаною для міста є реалізація певного інвестиційного проекту, тим більш високою повинна бути плата за право реалізувати такий проект у межах певної урбанізованої території.

Із метою виправлення зазначеного недоліку нами пропонується використовувати такий коефіцієнт:

$$k_{c.зн.} = \prod_{i=1}^n e^{(x_{ij np} / x_{ij onm} - 1)}, \quad (1)$$

де  $k_{c.зн.}$  – коефіцієнт соціальної значущості проекту;

$x_{ij np}$  та  $x_{ij onm}$  – значення  $j$ -го індивідуального показника, що входить до складу інтегрального індексу якості життя населення, що зазнає змін у результаті реалізації будівельного проекту проектне та оптимальне для зазначеної території, відповідно;

$i$  – кількість груп показників, що входять до складу індексу якості життя населення та зазнають змін у результаті реалізації проекту.

Економічний зміст наведеного вище коефіцієнту полягає в тому, що у разі реалізації проекту у сфері суспільного життя міста, де вже досягнуто значних результатів ( $x_{ij np}$  наближається до  $x_{ij onm}$ ), його значення наближається до одиниці, а вплив такого коефіцієнта в цілому є нейтральним. Коли ефекти від реалізації будівельного проекту досягаються там, де значення будь-якого складника інтегрального показника якості життя населення далекі від оптимальних, то він відіграє стимулюючу роль, приймаючи значення менші за одиницю.

Окремо слід зазначити, що інтегральним показником ефективності функціонування міста може бути обрано будь-який із наведених у роботі багатовекторних показників.

Визначення РПУ (відповідно до наведених вище у таблиці формул) повністю позбавляє інвестора будь-яких стимулів щодо покращення найближчого до об'єкта інвестування простору. Заплативши місту «данину» у вигляді пайового внеску, інвестор вимушений окремо вести переговори із місцевими активістами та додатково компенсувати останнім можливі незручності, влаштовуючи дитячі майданчики, асфальтуючи під'їзні шляхи і т.д. Це все іноді призводить до локальних конфліктів між забудовником та місцевими жителями і практично завжди – до додаткових витрат бізнесу. Зазначений недолік пропонуємо

компенсувати застосуванням коефіцієнта локалізації витрат в фонд розвитку інфраструктури міста.

$$k_{л.с.} = 1 - \frac{1}{1 + e^{\frac{np}{макс}}}, \quad де \quad (2)$$

$k_{л.с.}$  – коефіцієнт локалізації витрат;

$\rho_{np}$  та  $\rho_{макс}$  – щільність соціальної та інженерно-транспортної інфраструктури у місці реалізації проекту та максимальне по місту, відповідно.

Співвідношення фактичної щільності інженерно-технічної та соціальної інфраструктури до її максимального значення повинне впливати на долю внеску інвестора у фонд фінансування інфраструктури міста таким чином, щоб до певної межі ці внески залишалися на місцях і спрямовувалися на реалізацію локальних інфраструктурних проектів навколишнього середовища.

З урахуванням зазначених пропозицій формула розрахунку розміру пайової участі забудовника у розвитку інфраструктури міста за нового будівництва набуває такого вигляду:

$$РПУ = H_i \times S_j \times k_{c.зн.} \times k_{л.с.}, \quad (3)$$

де  $H_i$  – базовий норматив розміру пайового внеску інвестора з урахуванням соціально-економічного значення інвестиційних проектів.

**Висновки з проведеного дослідження.** В умовах децентралізації влади в Україні особливої актуальності набувають питання пошуку та оптимізації власних ресурсів для фінансування інфраструктурних проектів органами місцевого самоврядування. При цьому існуючий механізм їх формування та забезпечення максимальної ефективності використання повинен розглядатись крізь призму необхідності забезпечення реалізації ключових принципів концепції сталого місцевого розвитку, а тому потребує детального дослідження та вдосконалення.

Запропонований авторами статті варіант удосконалення існуючого алгоритму розрахунку РПУ покликаний кардинально змінити роль, яку повинен відігравати зазначений інструментарій у фінансовому забезпеченні інфраструктурних інвестиційних проектів на місцевому на шляху до сталого розвитку території. При цьому дієвість та практичність використання наведеного алгоритму потребує подальшого детального дослідження в процесі його імплементації.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Brueckner, J., David, A. (1983). The Economics of Urban Sprawl: Theory and Evidence on the Spatial Size of Cities. *Review of Economics and Statistics*, 65, 479–482. <https://dx.doi.org/10.2307/1924193>
2. Burchfield, M., Henry, G., Diego, P., Matthew A. (2006). Causes of Sprawl: A Portrait from Space. *Quarterly Journal of Economics*, 121, 587–633. <https://doi.org/10.1162/qjec.2006.121.2.587>
3. Duranton, G., & Turner, M. (2012). Urban Growth and Transportation. *Review of Economic Studies*, 79, 1407–1440. <https://doi.org/10.1093/restud/rds010>
4. Black, D., and V. Henderson. 1999. A Theory of Urban Growth. *Journal of Political Economy* 107(2): 252–284.
5. Gollin, D., R. Jedwab, and D. Vollrath. 2016. Urbanization with and without Industrialization. *Journal of Economic Growth* 21(1): 35–70.
6. Jedwab R., L. Christiaensen, and M. Gindelsky. 2015. Demography, Urbanization and Development: Rural Push, Urban Pull And... urban Push? *Journal of Urban Economics*, forthcoming.
7. United Nations. 2014. *World Urbanization Prospects: The 2014 Revision, Highlights*. New York, NY: UN.
8. Fay, M., and T. Yepes. Investing in Infrastructure: What is Needed from 2000 to 2010? *World Bank Working Paper WPS 3102*. Washington, DC: The World Bank.

9. Hulten, C. R. 1994. Optimal Growth with Infrastructure Capital: Theory and Implications for Empirical Modeling. Working Paper. College Park, MD: University of Maryland.
10. Bennet E. Public-Private-Partnership for the Urban Environment: Options and Issues. New York, 1999. Vol. 1.
11. Буряченко А. Є. Урбанізаційні фактори економічного росту Ринок цінних паперів України. 2013. № 7–8. С. 79–91.
12. Методи та механізми фінансування місцевого економічного розвитку: звіт. 2012. URL: [http://www.mled.org.ua/media/docs/Financial\\_Methods\\_and\\_MechanismsReportKyiv2012.pdf](http://www.mled.org.ua/media/docs/Financial_Methods_and_MechanismsReportKyiv2012.pdf)
13. Сучасні проблеми урбанізації в контексті національної безпеки України: аналітична записка / Нац. ін-т стратегічних досліджень при Президентові України. 2013. URL: [http://www.niss.gov.ua/articles/1165/#\\_tnref8](http://www.niss.gov.ua/articles/1165/#_tnref8)
14. Science for Environment Policy. Indicators for sustainable cities. In-depth Report produced for the European Commission DG Environment by the Science Communication Unit, Bristol: European Union; 2015.
15. Nelson, Arthur C., Liza Bowles, Julian Juergensmeyer, and James Nicholas. 2008. A guide to impact fees and housing affordability. Washington, DC: Island Press.
16. Burge, Gregory S., Arthur C. Nelson, and John Matthews. 2007. Effects of proportionate-share impact fees. Housing Policy Debate 18 (4): 679–710.
17. Соколов М. Вдосконалення управління регіональним соціально-економічним розвитком в умовах транзитивної економіки: автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня д.ек.н.: 08.02.03; ХНУ імені В.Н. Каразіна. Суми, 2006. 38 с. URL: <http://repo.sau.sumy.ua/bitstream/123456789/100/3/opr041OE.pdf>

УДК 339.564

**Кальченко С.В.***доктор економічних наук,  
доцент кафедри економіки**Таврійського державного агротехнологічного університету***Кібенко К.А.***аспірант**Таврійського державного агротехнологічного університету*

## КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ СЕЛЯНСЬКИХ ГОСПОДАРСТВ НА ПРИНЦИПАХ СОЦІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ

Статтю присвячено аналізу перспектив розвитку селянських господарств на засадах соціальної відповідальності. Авторами доведено визначальну роль, що відіграють селянські господарства в системі соціально-економічних відносин на рівні сільських територій. Сформульовано основні положення Концепції розвитку селянських господарств на засадах соціальної відповідальності.

**Ключові слова:** селянське господарство, соціальна відповідальність, сільські території, аграрне підприємництво, соціальне партнерство, концепція розвитку.

### **Кальченко С.В., Кібенко К.А. КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ КРЕСТЬЯНСКОГО ХОЗЯЙСТВА НА ПРИНЦИПАХ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ**

Статья посвящена анализу перспектив развития крестьянских хозяйств на принципах социальной ответственности. Авторами доказано определяющую роль, которую играют крестьянские хозяйства в системе социально-экономических отношений на уровне сельских территорий. Сформулированы основные положения Концепции развития крестьянских хозяйств на принципах социальной ответственности.

**Ключевые слова:** крестьянское хозяйство, социальная ответственность, сельские территории, аграрное предпринимательство, социальное партнерство, концепция развития.

### **Kalchenko S.V., Kibenko K.A. CONCEPTUAL BASES FOR DEVELOPMENT OF SELF-EMPLOYED HOUSEHOLDS ON THE PRINCIPLES OF SOCIAL RESPONSIBILITY**

The article is devoted to the analysis of the prospects of development of peasant farms on the basis of social responsibility. The authors prove the decisive role played by peasant farms in the system of socio-economic relations at the level of rural areas. The basic provisions of the Concept of development of peasant farms on the basis of social responsibility are formulated.

**Keywords:** peasant economy, social responsibility, rural territories, agrarian entrepreneurship, social partnership, concept of development.

**Постановка проблеми.** Сьогодні зросло значення селянських господарств – складника вітчизняного аграрного виробництва, а також фактора, що суттєво впливає на соціально-економічні процеси в системі сільських територій. Водночас варто вказати на практичну відсутність реальних заходів із боку державних інститутів у напрямі стимулювання представників цього сегмента аграрного сектора до інституціоналізації, набуття статусу юридичної особи-підприємця та легальної участі в економічній діяльності на рівні регіону. Також необхідно зазначити, що невід'ємним складником ефективного функціонування національної економіки для провідних країн світу є переведення соціально-економічних відносин на засади соціальної відповідальності.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблема забезпечення розвитку аграрних відносин на засадах соціальної відповідальності (як складника аграрної сфери) досліджувалася в роботах І. Ігнатенко [2; 3], А. Колот [7], В. Кужель [5] та ін. Специфіка господарської діяльності суб'єктів дрібногосподарного сектора аграрного виробництва розглядалася в дослідженнях В. Дієсперова [1], О. Чайнова [8] та ін. Водночас, на нашу думку, потребують подальшого вивчення особливості організації системи соціально відповідальних відносин в аграрному секторі за участю селянських господарств.

**Метою статті** є обґрунтування концептуальних засад забезпечення розвитку селянських господарств на принципах соціальної відповідальності як запо-