Е.В. Фролова

ПРОБЛЕМЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ МАЛЫХ ГОРОДОВ РОССИИ

ФРОЛОВА Елена Викторовна – кандидат социологических наук, доцент кафедры государственного, муниципального управления и социальной инженерии Российского государственного социального университета (e-mail: efrolova06@mail.ru)

Аннотация. *Статья посвящена анализу результатов исследований, описывающих особенности функционирования инфраструктуры малых городов России. Плохое состояние городских дорог, инженерных коммуникаций, недостаточное благоустройство территории, неэффективное функционирование комплекса потребительского рынка – эти проблемы городского хозяйства достаточно остро стоят перед населением малых городов. Формирование и развитие инфраструктуры является фактором привлечения инвестиций в городское поселение, условием обеспечения его социальной, экономической, экологической стабильности.*

Ключевые слова: *инфраструктура, городское хозяйство, потребительский рынок, транспортный комплекс.*

Формирование и развитие инфраструктуры – важнейший фактор развития городского поселения, обеспечения достойных условий жизни проживающего там населения. Курс на модернизацию России, провозглашенный Президентом РФ Д.А. Медведевым, объективно диктуется необходимостью выживания государства в современном мире. Однако все попытки так или иначе поднять экономику на более высокую ступень развития чем дальше, тем больше будут сталкиваться с проблемой, которую долгое время игнорировали властные органы – неразвитостью объектов инфраструктуры. Последние 20 лет российская инфраструктура функционирует в основном за счет эксплуатации активов, доставшихся в наследство от Советского Союза, которые изнашиваются и устаревают.

Современное состояние инфраструктуры многих российских городов можно охарактеризовать как кризисное. Многолетнее недофинансирование отрасли, отсутствие конкурентной среды, экономических стимулов снижения затрат у обслуживающих предприятий, возможности влиять на количество и качество жилищно-коммунальных услуг их получателями, неэффективная система централизованного управления, высокая степень износа основных фондов – вот неполный перечень основных проблем, которые стоят сегодня перед современной городской инфраструктурой.

Для анализа проблем функционирования объектов инфраструктуры были проведены исследования в ряде городских поселений (г. Кременки

Калужской области и г. Электроугли Ногинского района Московской области). Эти городские поселения выбраны не случайно, их население составляет менее 20 тыс. человек (11,9 тыс. и 19,5 тыс. соответственно).

70% всех городов России – это малые города. Большинство их жителей отмечает плохую благоустроенность своего города. По данным фонда «Общественное мнение», более половины респондентов малых городов (52%) оценили благоустроенность своего города как плохую. Для сравнения: только 20% москвичей и 43% жителей крупнейших городов дали подобную оценку состоянию городской инфраструктуры.

Автором проанализированы субъективные показатели удовлетворенности населения функционированием объектов хозяйственной инфраструктуры по следующим показателям: инфраструктура города в целом; работа жилищно-коммунального, транспортного комплекса; уровень оснащения города предприятиями торговли и общественного питания. На основе полученной в ходе исследования информации установлено, что по степени актуальности население выделяет ряд проблем в развитии и функционировании объектов городской инфраструктуры.

Одна из самых острых проблем – обеспечение качества дорожного хозяйства. На вопрос «Довольны ли Вы состоянием городских дорог?» большинство опрошенных (а именно 91% населения г. Электроугли и 99% населения г. Кременки) ответили отрицательно. Крайне низкий уровень качества дорог подтверждается данными опроса, проведенного фондом «Общественное мнение»: из проблем благоустройства города 71% опрошенных выделяют плохое состояние дорог.

Вопрос, касающийся транспортного комплекса в городе, был посвящен работе общественного транспорта. Выяснилось, что лишь 14% опрошенных удовлетворены работой городского общественного транспорта в г. Электроугли. Жителей г. Кременки больше беспокоит работа междугороднего транспорта, где показатели значительно более тревожные, чем в целом по России.

Миссия государства в сфере транспорта – создание условий для повышения качества жизни и удовлетворения потребностей человека и экономики через доступ к безопасным, экономичным и качественным транспортным услугам. Для ее выполнения необходима современная инфраструктура и транспортные средства. В настоящее время делается упор на инновационное развитие транспортного комплекса в России[1].

Основными целями реализации транспортной стратегии до 2030 г. являются[2]:

[1] См.: Федеральное дорожное агентство Министерства транспорта РФ. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 г. [Электронный ресурс]. – URL / http://rosavtodor.ru/information/

[2] http://www.buh-uchet.org/readarticle.php?article_id=17Основные проблемы малых городов России в условиях формирования рыночной экономики.

сбалансированность транспортной инфраструктуры (формирование единого транспортного пространства в России на базе сбалансированного развития транспортной инфраструктуры);

ее качество (обеспечение объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев);

доступность (удовлетворение потребностей населения в перевозках);

интеграция в международное пространство (интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны);

безопасность и экологичность (обеспечение безопасности и экологичности перевозок);

экономичность (снижение доли транспортной составляющей в цене готовой продукции);

опережающее развитие (обеспечение опережающего развития транспортной отрасли).

Обеспечение доступности транспортных услуг – одна из самых сложных и дорогостоящих задач для современного города. В ближайшие годы проблема транспортной инфраструктуры станет для России серьезным вызовом. За последние 20 лет инфраструктура транспортного комплекса городов России не только не развивалась, но и в значительной степени деградировала. Учитывая многократное увеличение количества личного автотранспорта, можно сделать вывод, что уличная дорожная сеть городов не приспособлена к тому, чтобы обеспечить нормальную пропускную способность современных автомобильных потоков.

Отметим, что транспортная проблема малых городов полярно отличается от проблем крупных городов. Если для жителей мегаполисов слаборазвитая дорожная сеть обостряет проблему автомобильных пробок и потери времени, то для жителей многих малых городов и сельских поселений – это, прежде всего, отсутствие связи с внешним миром. Так, 160 малых городов удалены от железных дорог более чем на 20 км (103 города – более чем на 50 км). 30% малых городов лишены возможности пользоваться автодорогами республиканского значения, около 65% малых городов удалены от областных центров более чем на 80 км[1]. Очень часто транспортная доступность малых городов носит сезонный характер. Отсутствие транспортного сообщения или низкое качество дорог, проложенных к объектам сельскохозяйственного производства, значительно сужают возможности развития сельских поселений, что так или иначе тормозит развитие (или приводит к упадку) производственной инфраструктуры агропромышленного комплекса малых городов, особенно если эти города являются административными центрами окружающих их сельских поселений.

[1] http://www.buh-uchet.org/readarticle.php?article_id=17 Основные проблемы малых городов России в условиях формирования рыночной экономики.

Российские малые города в большинстве случаев являются центрами районов. Это предполагает сосредоточение в них базовой жизненной инфраструктуры для окружающих поселений и сел. Такие города выполняют определенные функции: административные и организационно-хозяйственные; социального и культурного обслуживания (образование, здравоохранение, досуг); производственного обслуживания агропромышленного комплекса района.

Перед муниципальными органами власти стоит сложная задача: как в условиях рыночной экономики, основанной на конкуренции независимых товаропроизводителей, предприятий торговли влиять, а при необходимости регулировать, отношения, связанные с функционированием потребительского рынка? От деятельности этих предприятий зависит благополучие потребителя, а также экономическая и социальная стабильность государства. Как показывает практика, именно от деятельности муниципальных органов власти зависят качественные характеристики потребительского рынка: обеспечение гарантий защиты прав потребителя, создание условий для конкурентной среды, что дает потребителю возможность выбора. Муниципальные органы власти, основываясь на нормативно-правовых актах, призваны эффективно использовать административные и финансово-экономические механизмы регулирования потребительского рынка в целях развития предпринимательства в муниципальном образовании, притока инвестиций и защиты прав потребителей.

Основным механизмом регулирования городского комплекса потребительского рынка может и должна выступать эффективная система управления муниципальной собственностью, что включает в себя дифференциацию арендной платы, рациональное размещение объектов инфраструктуры путем сдачи в аренду бизнесу помещений, земельных участков для оказания необходимых муниципальному образованию услуг. Финансово-экономическими рычагами выступают дифференциация тарифов на коммунальные платежи для предприятий, оказывающих социально необходимые услуги населению, налоговые льготы, обеспечение гарантий по кредитам и другое.

Не менее важен административный контроль соблюдения прав потребителей, правил торговли, санитарных норм. Актуальной является также информационная поддержка малых предприятий потребительского рынка. Предоставление малому бизнесу отчетов и рекомендаций, составленных на основе результатов маркетинговых, социологических исследований, создадут возможность корректировки ассортимента, качества предоставляемых услуг.

Таким образом, необходим комплекс мер, обеспечивающих развитие инфраструктуры малых городов. Решение вопросов транспортной доступности (в том числе возрождение и строительство аэродромов «малой авиа-

ции»), развитие рынка информационных услуг, телекоммуникаций, организация досуга, обеспечение качества услуг потребительского рынка – это те важнейшие задачи, которые стоят сегодня перед местными властями.

Не менее важна задача обеспечения занятости населения малых городов. Развитие агропромышленного комплекса должно стать эффективным механизмом создания рабочих мест, особенно это касается малых городов, являющихся административными центрами сельских поселений. Обеспечение переработки, сохранения сельскохозяйственной продукции, функционирование рыночной инфраструктуры требуют дополнительных кадровых ресурсов.

Важнейшей составляющей развития экономики малых городов может стать туризм и отдых, развитие народных промыслов. Города Углич, Торжок, Гжель – яркое подтверждение эффективности данного направления. Еще одним примером может служить реализация проекта «Рузская Швейцария» в Рузском районе Московской области. Этот проект позволил муниципальному образованию сделать серьезный прорыв в своем развитии, освоить новые направления в создании рабочих мест и привлекательности территории для инвесторов[1].

Поддержание нормального функционирования инфраструктурных систем и тем более строительство новых объектов инфраструктуры являются сложнейшей задачей, особенно в условиях ограниченности финансовых ресурсов. Привлечение государственных средств не должно стать единственным механизмом ее решения. Приоритетными направлениями деятельности муниципальных властей призваны стать – формирование благоприятного инвестиционного климата, использование инструментов государственно-частного партнерства, эффективное управление муниципальной собственностью, развитие инновационных проектов, поддержка малого предпринимательства.

Список литературы

1. *Зотов, В.Б*. Система муниципального управления. – СПб: Лидер, 2005.

2. *Парахина, В.Н*. Муниципальное управление: учебное пособие. – М.: Кнорус, 2010.

3. *Тощенко, Ж.Т.* Социальная инфраструктура: сущность и пути развития. – М., 1980.

[1] См.: *Уржа, О.А.* Инновационные технологии в реформировании муниципального управления: проблемы и пути решения: сборник научных статей «Государственное и муниципальное управление: инновационные аспекты развития». – Вып. 3. – М.: Изд-во Московского гуманитарного университета, 2009. – С.106.

4. *Шарипов, А.Ю.* Социальная инфраструктура в концепции ускорения. – Новосибирск, 1990.

5. *Уржа, О.А.* Инновационные технологии в реформировании муниципального управления: проблемы и пути решения: сборник научных статей «Государственное и муниципальное управление: инновационные аспекты развития». – Вып.3. – М.: Изд-во Московского гуманитарного университета, 2009.

© Фролова Е.В., 2011

Е.О. Соломатина

«ОБЩЕСТВО ЗНАНИЙ» КАК ЭВРИСТИЧЕСКИЙ КОНЦЕПТ НОВОЙ ФАЗЫ РАЗВИТИЯ ПОСТИНДУСТРИАЛЬНОГО ОБЩЕСТВА

СОЛОМАТИНА Екатерина Олеговна – соискатель кафедры философии РАГС (e-mail: solomatina@gmail.com)

Аннотация. *Анализируется концепция «общества знания», разработанная американским ученым П. Дракером, представляющая перспективный характер развития общества в будущем. Рассматривается возможность становления «общества знания» в России, обозначены основные проблемы, препятствующие этому.*

Ключевые слова: *общество знания, общественное устройство, образование, управление, социальные последствия, интеллектуальный работник.*

На протяжении всего существования человечества главной движущей силой развития общества было желание и стремление улучшить условия своего существования. Знания людей, копившиеся в течение многих столетий, использовались для совершенствования средств и технологий производства, организации труда в целях достижения наиболее комфортных условий своей жизнедеятельности. Результатами этих процессов стали промышленная революция и революция производительности труда[1], которые в свою очередь привели к значительным трансформациям общественного устройства.

Революцией будущего, по мнению американского ученого, философа, экономиста и одного из самых влиятельных теоретиков менеджмента XX в. П. Дракера, должна стать революция в системе управления, в которой знание является метахарактеристикой не в сфере производства, а в сфере

[1] *Drucker, P.* Post-capitalist society. – New-York: HarperCollins, 1993. – P. 240.