Чернышев Михаил Анатольевич. Формирование инфраструктурного комплекса муниципальной экономики (Логистическая концепция) : Дис. ... д-ра экон. наук : 08.00.06 : СПб., 1998 258 c. РГБ ОД, 71:99-8/183-1

**Содержание к диссертации**

Введение

**Глава 1. Муниципальная экономика рыночного типа 12**

1.1. Экономика муниципалитета в условиях рынка 12

1.2. Рыночная организация муниципальной экономики 36

**Глава 2. Инфраструктурный комплекс муниципалитета 58**

2.1. Инфраструктура муниципальной экономики 58

2.2. Рыночное реформирование инфраструктурного комплекса муниципалитета 83

**Глава 3. Исследование инфраструктурной обеспеченности муниципалитета 108**

3.1. Анализ состояния инфраструктурного комплекса муниципалитета 108

3.2. Оценка инфраструктурной обеспеченности 133

**Глава 4. Логистическая организация инфраструктурного обеспечения муниципалитета 154**

4.1. Лошстическая концепция инфраструктурного обеспечения 154

4.2. Организация инфраструктурного комплекса муниципалитета на принципах логистики 180

Заключение 199

Список использованной литературы 209

Приложения 233

* [Рыночная организация муниципальной экономики](http://www.dslib.net/logistika/formirovanie-infrastrukturnogo-kompleksa-municipalnoj-jekonomiki.html#884131)
* [Рыночное реформирование инфраструктурного комплекса муниципалитета](http://www.dslib.net/logistika/formirovanie-infrastrukturnogo-kompleksa-municipalnoj-jekonomiki.html#884132)
* [Оценка инфраструктурной обеспеченности](http://www.dslib.net/logistika/formirovanie-infrastrukturnogo-kompleksa-municipalnoj-jekonomiki.html#884133)
* [Организация инфраструктурного комплекса муниципалитета на принципах логистики](http://www.dslib.net/logistika/formirovanie-infrastrukturnogo-kompleksa-municipalnoj-jekonomiki.html#884134)

**Введение к работе**

Актуальность темы исслелопания. Муниципализация общественно-политической и социально-экономической жизни россиян происходит одновременно с трансформацией командно-административной системы хозяйствования в экономику рыночного типа. Глубокие экономические реформы в сочетании с радикальной реформой всей системы местного самоуправления в России существенно актуализировали проблемы формирования инфраструктурных комплексов муниципалитетов, адекватных требованиям нормальной жизнедеятельности современного человека.

Исследование проблем инфраструктурного обеспечения населения и предприятий муниципалитета ведется в нескольких направлениях. Первое можно определить как экономическое, где инфраструктурный комплекс муниципалитета рассматривается как часть экономики общественного сектора. При этом инфраструктурное обеспечение местного сообщества исследуется с позиций поставки частных, общественных и смешанных благ. Такова точка зрения Э.Б. Аткинсона, Дж. Э. Стиглица, Е.Н. Жильцова, Л.И. Якобсона и других ученых.

Подобный подход к пониманию сущности муниципальной экономики в целом и ее инфраструктурного комплекса в частности позволяет преодолеть узкие рамки традиционного представления об экономической природе инфраструктуры как комплексе обеспечивающих материальное производство отраслей. В тоже время чрезмерное расширение рамок инфраструктурного комплекса муниципалитета на все производство общественных благ для местного сообщества фактически подменяет категорию «муниципальная экономика» категорией «инфраструктура муниципальной экономики».

Поэтому в своем исследовании мы акцентировали внимание не столько на муниципальной экономике, сколько на инфраструктуре муниципалитета.

Концептуальные основы формирования инфраструктуры муниципалитета в условиях экономики переходного периода во многом созданы трудами известных зарубежных и отечественных ученых: В.П. Ллферьева, Г.Л. Багиева, В.В. Власова, А.П. Гарнова, Е.Т. Гребнева, П. Друкера, К.В. Инютиной, СБ. Карнаухова, Ф. Котлера, У. Макмиллана, Д.Т. Новикова, Н.А. Нестерова, МЛО. Парамонова, B.C. Платонова и других. Однако, теоретико-методологическое осмысление современного состояния и основных тенденций развития инфраструктурного комплекса муниципалитета далеко до завершения и безусловно нуждается в научных исследованиях. Тем более, что большинство отечественных исследований касались сущности и форм организации производственной инфраструктуры и почти не затрагивали проблематику инфраструктурного комплекса муниципалитета.

Специфика этого аспекта рыночного реформирования инфраструктуры Российской Федерации заключается в очень сильном влиянии процессов муниципализации, а шире - федерализма и местного самоуправления. Заметим, что недостатка в исследовании этих процессов нет. Достаточно обратиться к трудам Л.И. Абалкина, Е.Т. Гайдара, НЛО. Данилова, B.C. Золотарева, В.Г. Игнатова, X. Ламперта, В.Н. Лексина, Ю.М. Лужкова, К.Б. Норкипа, В.Н. Овчинникова, Е.В. Песоцкой и других ученых, чтобы констатировать, что концепция организации местного самоуправления в условиях политической демократизации и экономической либерализации России уже в основном сформирована.

Правда, чаще всего обращают внимание на общую теорию муниципализации местного самоуправления, почти не затрагивая специфики ее проявления в инфраструктурной сфере. Это тем более странно, что именно инфраструктурный комплекс муниципалитета ближе всего к нуждам и потребностям людей, интересы которых связаны с муниципализацией. Даже тогда, когда исследователи обращаются к проблемам муниципальной инфраструктуры

•

(Н.А. Плащинский, Ж.Т. Тощенко, Л.Н. Чсрнышов и др.), они сосредотачиваются на изучении лишь отдельных отраслей инфраструктурного комплекса муниципалитета.

Преодолеть отраслевую зашоренность в этом вопросе удается прибегнув в теории и практике местного самоуправления к инструментарию логистики. Современная отечественная теория логистики создается трудами Н.В. Афанасьевой, A.M. Гаджинского, Е.А. Голикова, М.П. Гордона, М.Е. Залма-новой, Е.К. Ивакина, Д.Д. Костоглодова, Л.Б. Миротина, О.А. Новикова, Б.К. Плоткина, О.Д. Проценко, В.М. Пурлика, А.Н. Родникова, А.И. Ссмененко, А.А. Смехова, В.Н. Стаханова, С.А. Уварова, В.В. Щербакова и других ученых. Проведенный нами библиографический поиск в этом направлении показал, что в большинстве своем объектами исследований выступают материально-товарные потоки и чрезвычайно редко потоки услуг.

В результате ретроспективного анализа работ отечественных и зарубежных ученых нами установлено:

- системное исследование проблем формирования инфраструктурного комплекса муниципалитета в условиях экономики переходного периода до сих пор не проводилось;

- теоретическое осмысление практики рыночного реформирования муниципальной экономики с позиций оценки инфраструктурной обеспеченности местного сообщества не предпринималось;

- концепция логистизацин инфраструктурного комплекса муниципалитета не разрабатывалась.

Цели и задачи исследования. Целью диссертационного исследования является разработка логистической концепции формирования инфраструктурного комплекса муниципалитета, адекватного требованиям рыночного реформирования экономики Российской Федерации.

Для достижения поставленной цели в диссертационной работе необходимо было решить следующие задачи:

- продолжить разработку теоретико-методологических основ рыночного реформирования муниципальной экономики;

- построить модель механизма функционирования муниципальной экономики на базе общей теории логистики;

- исследовать общее и особенное в инфраструктуре и логистике и предложить концептуальные основы логистизации инфраструктурного комплекса муниципалитета;

- разработать методологию мониторинга и оценки уровня инфраструктурной обеспеченности муниципалитета при неустойчивой конъюнктуре рынка и нестабильной социально-экономической ситуации в регионах Российской Федерации;

- сформировать стратегию и тактику рационализации и оптимизации инфраструктурного комплекса муниципалитета на принципах логистики;

- смоделировать макрологистические системы инфраструктурного обеспечения населения муниципалитета с учетом государственного минимального социального стандарта;

- сконструировать наиболее общие модели микрологистических систем предприятии инфраструктурного комплекса муниципалитета.

Подобный системный подход к разработке теоретико-методологических основ формирования инфраструктурного комплекса муниципалитета на принципах логистики предпринят впервые.

Методологические, теоретические основы и эмпирическая база исследования. Положения и результаты диссертационного исследования базируются на трудах российских и зарубежных ученых в области муниципальной экономики, инфраструктуры общественного производства и логистики. Широко использованы работы известных отечественных научных коллективов, в

частности: Академии народного хозяйства, Российской экономической академии, Санкт-Петербургского государственного университета экономики и финансов, Института исследования товародвижения и конъюнктуры оптового рынка, Ростовского государственного строительного университета, Северо-Кавказской академии государственной службы, Северо-Кавказского НИИ экономических и социальных проблем, других НИИ и вузов Российской Федерации.

В диссертационном исследовании применены методы: графоаналитические, экономико-математические, экспертно-эвристические, социологические и другие, которые позволили адекватно оценить современное состояние и выявить основные тенденции формирования инфраструктурного комплекса муниципалитета в условиях экономики переходного периода.

Научная доказательность концептуальных положений диссертационного исследования опирается на материалы Госкомстата Российской Федерации, Ростовского комитета государственной статистики, информацию федеральных, региональных и муниципальных органов власти, законодательные и нормативные акты Российской Федерации, Ростовской области и Ростова-на-Дону, научные отчеты ряда НИИ и вузов России, а также результаты оригинальных научных исследований, проведенных под руководством и при участии автора в Ростовском государственном строительном университета, в Ростовской государственной экономической академии, а также администрацией Ростова-на-Дону и Ростовской области. Это позволило обеспечить репрезентативность исходных данных, надежность научно-методологического инструментария, научную обоснованность выводов и положений диссертационного исследования.

Предмет и объект исследования. Предмет исследования составляют экономические отношения, складывающиеся в местном сообществе по поводу инфраструктурного обслуживания населения и предприятий. Объектом

исследования выступает инфраструктурный комплекс муниципалитета и в частности такого крупного муниципального образования как Ростов-на-Дону. Кроме того в качестве объектов исследования приняты инфраструктурные комплексы других городов Ростовской области, а также муниципалитетов других субъектов Российской Федерации.

Научная новизна исследования заключается в разработке теоретико-методологических основ формирования инфраструктурного комплекса муниципалитета в процессе трансформации командно-административной системы хозяйствования в экономику рыночного типа. Реальное приращение научного знания и его прикладное значение заключается в следующем:

- на основе развития научной концепции муниципализации местного самоуправления в Российской Федерации предложен механизм функционирования муниципальной экономики, построенный на базе общей теории логистики;

- вскрыта научно-практическая возможность использования инструментария логистики в оптимальном управлении потоками общественных благ в российских муниципалитетах в условиях экономики переходного периода;

- показана диалектика взаимосвязи инфраструктуры и логистики, дано теоретико-методологическое обоснование логистизации инфраструктурного обслуживания муниципалитета;

- разработана методика оценки инфраструктурной обеспеченности муниципалитета и проиллюстрирована возможность ее использования на примере Ростова-на-Дону;

- научно обоснована система мониторинга инфраструктурного комплекса муниципалитета при неустойчивой конъюнктуре рынка и нестабильном социально-экономическом положении муниципалитетов Российской Федерации;

•

- предложена концепция логистики инфраструктурного комплекса муниципалитета и определены основные стадии процесса логистизации инфраструктурного обслуживания населения;

- построены макрологистические модели инфраструктурного обеспечения населения, практическая применимость которых показана на примерах жилищно-коммунального хозяйства и пассажирского транспорта Ростова-на- Дону;

- смоделированы микрологистические системы предприятий инфраструктурного комплекса муниципалитета и обоснована возможность их трансформации в рыночно-стратегические и сетевые структуры.

Практическая значимость результатов диссертационного исследования состоит в том, что теоретические выводы, разработанные методики и модели, нормативные документы и практические рекомендации, содержащиеся в диссертации, могут быть использованы в процессе муниципализации местного самоуправления Российской Федерации и рыночного реформирования инфраструктурного обслуживания населения.

Практическое применение в субъектах Федерации и муниципальных образованиях России могут получить:

- законодательная инициатива автора в Законодательное Собрание Ростовской области о наделении муниципалитетов правом издания законов местного сообщества;

- методология использования программно-целевого планирования стратегии и тактики развития инфраструктурного комплекса муниципалитета;

- методики мониторинга, анализа и оценки инфраструктурной обеспеченности населения местного сообщества;

- положения о реформировании отдельных отраслей инфраструктурного комплекса муниципалитета на принципах логистики. Отдельные положения диссертационного исследования нашли отражение в деятельности Совета по местному самоуправлению Российской Федерации при Президенте Российской Федерации, членом которого автор является, а также в Совете по местному самоуправлению Ростовской области, где автор является заместителем председателя Совета. Научно-практические разработки автора положены в основу Федеральной программы социально-экономического развития Ростовской области на период до 2001 года, а также ряда целевых программ и крупных инвестиционных проектов Ростова-на-Дону.

Апробация работы. Основные положения и результаты диссертационного исследования на различных этапах его проведения представлялись автором в форме докладов и сообщений на международных, региональных, межвузовских, муниципальных и внутривузовских научно-практических конференциях, на международных и межрегиональных симпозиумах, семинарах и совещаниях, в работе президентского и регионального Советов по местному самоуправлению, в Законодательном Собрании Ростовской области, в Городской Думе и мэрии Ростова-на-До1гу, а также в деятельности ряда ассоциаций городов России. Они нашли отражение в законодательных и нормативных актах по местному самоуправлению, в программах и планах развития инфраструктурного комплекса муниципалитета, в научных отчетах и муниципальных проектах.

Обоснованность рекомендаций диссертационного исследования и их практическая значимость подтверждаются результатами госбюджетных и хоздоговорных НИР, выполненных под руководством и при участии автора, в том числе госбюджетных НИР: «Теоретико-методологические вопросы и организационно-экономический механизм становления и взаимодействия рыночных структур (на примере административно-территориальных единиц Северного Кавказа)», «Разработка научно-практических рекомендаций по логи 11

стизации сферы капитального строительства Ростовской области», а также ряда хоздоговорных НИР, выполненных в рамках научного направления «Рыночное ориентация инвестиционной деятельности», утвержденного ученым советом Ростовского государственного строительного университета и включенного в планы НИР Министерства общего и профессионального образования Российской Федерации.

Результаты диссертационного исследования используются в таких учебных дисциплинах, как: «Экономика городского хозяйства», «Рыночная инфраструктура», «Логистика» и в авторском курсе «Инфраструктура мегаполиса», читаемого для студентов экономических специальностей Ростовского государственного строительного университета.

Публикации. По теме диссертационного исследования автором опубликовано 30 научных и учебно-методических работ общим объемом 78,4 п.л.

## Рыночная организация муниципальной экономики

Процесс формирования муниципальной экономики в Российской Федерации происходит очень болезненно. Парадоксальность сложившейся в этой сфере социально-экономической жизни современной России ситуации состоит в том, что желание укрепить муниципальную экономику декларируют все уровни власти: федеральный, региональный и муниципальный. Правда, практические шаги в этом направлении не столь решительны, как это может показаться судя по многообразию принятых и разрабатываемых законодательных и других нормативных актов по местному самоуправлению.

По нашему мнению, объяснение этого парадокса надо искать не в слабостях нормативной базы российских муниципалитетов (хотя, конечно, и она в совершенствовании), а в неадекватности правомочий, которыми наделены органы местного самоуправления, финансовой (а шире - экономической) базе муниципалитетов. Как правило даже для реализации минималь но необходимых правомочий, для поддержания более или менее нормальных условий жизнедеятельности населения и развития предпринимательства, почти каждому муниципалитету Российской Федерации необходимо финансовых ресурсов в 2-3 раза больше, чем они располагают сегодня.

Бюджетные расходы, особенно по статьям, закрепленным за муниципалитетами, в сравнении с экономически развитыми странами по данным Института экономики Российской академии наук (ИЭРЛН) выглядят так (в % к ВВП): расходы на образование составляют в США - 7,6, в Германии - 4,1, во Франции - 5,7, в России - 3,7%; вложения в здравохранение в США - 14,1, в Германии - 8,6, во Фраищш - 9,8, в России - 2,5% [1, с. 8]. При этом цены на основные товары и услуги вплотную приблизилась к американским (см. табл. 1.7).

Если в среднем уровень цен в России составляет около 80% к уровню цен в США, то по непродовольственным товарам длительного пользования это соотношение иное: 1,5-5 раз к ценам аналогичных изделий в США. Что же касается средней заработной платы, то она примерно равна 11% от зарплаты работников в США [226, с. 28]. Совершенно очевидно, что радикальный поворот в рыночном реформировании экономики Российской Федерации должен быть в сторону более ускоренного социального развития.

Именно на необходимость такой переориентации экономической политики российского государства указывает Л. Абалкин: «Переход к социально ориентированной высокоэффективной рыночной экономике предполагает: достижение современных характеристик качества жизни населения и среды его обитания; формирование для этого нового технологического способа производства; создание многоукладной, социально ориентированной рыночной экономики; значительное обновление роли государства в регулировании социальных и экономических процессов; укрепление инфраструктуры, включая стабильную и пользующуюся доверием населения финансово-банковскую сферу; переход к надежной системе социального партнерства работников, предпринимателей и государства» [1, с. 6].

Одной из коренных ошибок российскігх реформаторов (и это подтверждает весь опыт рыночных реформ) является стремление уменьшить соцн альные обязательства государства не по мере накопления общественного богатства страны, а в процессе углубления общесистемного кризиса. Фактически игнорировалась социальная база экономических реформ, которая по мнению ученых ИЭРАН включает: систему интересов, мотиваций и моральных ценностей широких слоев населения, адекватных потребностям экономической трансформации; высокий уровень экономической активности населения и личной ответственности за хозяйственную деятельность; средний класс как основу рыночного социально ориентированного общества; качество жизни (доходы населения, экономически справедливая оценка труда, социальные гарантии, социальная поддержка и т.д.); накопленное невещественное национальное богатство (научно технический, образовательный, духовно-нравственный потенциал, а также потенциал здоровья); механизмы, создающие условия для разрешения социальных противоречий, обеспечения социально-экономической безопасности, социальной ориентации хозяйственной деятельности; законодателыгую базу реформ и ее инстіггуциональное обеспечение, механизмы исполнения законов и преодоление криминализации общества.

В стремлении как можно скорее войти в «рынок», реформаторы явно поспешили переориентировать на преимущественно рыночные регуляторы экономический процесс не перестроив предварительно сам хозяйственный порядок. На первичность перестройки хозяйственного порядка указывает В. Ойкен: «Все хозяйственное становление проявляется в двух формах: в изменении конкретного хозяйственного порядка и изменениях экономического процесса, протекающего в рамках этого порядка. Во-первых, преобразование претерпевает структура хозяйства. Во-вторых, хозяйственная повседневность

не повторяется в неизменном виде. Изменяется способ и объем снабжения благами, использование производительных сил, размер применяемого аппарата средств производства, техника и размещение производства. Любая перестройка хозяйственного порядка обуславливает переориентацию экономического процесса, но не наоборот. Не каждая подвижка экономического процесса требует изменения хозяйственного порядка» [142, с. 230].

Социальное иждивение настолько глубоко проникло в поры российского общества, что и сегодня большинство россиян психологически и экономически ориентировано на бесплатное образование, здравохранение, на безвозмездное получение жилья и т.д. и т.п.; вплоть до требований гарантированной зарплаты от государства работниками приватизированных предприятий. Отсюда неизбежна концентрация внимания органов местного самоуправления на социальных проблемах и хроническая нехватка средств в местных бюджетах даже дія удовлетворения минимально необходимых социальных нужд населения. Это подтверждают и результаты социологических исследований, проведенных Институтом «Евроград» путем опроса руководителей органов местного самоуправления 70 городов Российской Федерации (см. табл. 1.8).

## Рыночное реформирование инфраструктурного комплекса муниципалитета

В развитии инфраструктурного комплекса муниципалитета практически любого города Российской Федерации можно выделить три этапа. Первый - этап создания современной инфраструктуры муниципальной экономики, как правило, приходится на годы советской власти и охватывает 70-80-е годы. Для него была характерна высокая стабильность внешней среды, хроническая ненасыщенность и однородность спроса на услуги, сравнительно медленные темпы НТП в инфраструктурных отраслях. В этих условиях у муниципалитетов (тогда они назывались местными Советами) отсутствовали стимулы к расширению и обновлению номенклатуры услуг, повышению качества обслуживания населения. Безальтернативность производства услуг государственными предприятиями исключала всякую конкуренцию в инфраструктурной сфере.

Распространение в отраслях инфраструктурного комплекса государственного стандарта производства небольшого набора услуг при высоких темпах роста спроса на услуги объективно подталкивало органы местного самоуправления к концентрации производства и централизации управления, что давало определенные выгоды от масштабов производства и отчасти компенсировало потери от директивно устанавливаемых цен. В конечном счете почти все предприятия инфраструктурного комплекса муниципалитета находились на государственной дотации и не были заинтересованы в главном - в повышении качества обслуживания населения.

Второй этап в развитии инфраструктурного комплекса муниципалитета наступил с радикальным рыночным реформированием экономики Российской Федерации. Он характеризуется такими процессами, как: приватизация значительной части предприятий инфраструктурного комплекса муниципалитета (особенно это касается торговли, общественного питания, бытового обслуживания населения и т.д.); либерализация цен на многие услуги, оказываемые населению и предприятиям; деконцентрация и децентрализация отраслей инфраструктурного комплекса муниципалитета; резкое сокращение бюджетного финансирования предприятий и организаций муниципальной инфраструктуры.

Исходная концепция рыночного реформирования муниципальной инфраструктуры предполагала, что: приватизация создаст конкурентную среду в сфере производства услуг и существенно повысит стимулы к расширению их ассортимента и повышению качества обслуживания населения; либерализация цен на услуги позволит создать условия безубыточного хозяйствования для многих предприятий инфраструктурного комплекса муниципалитета и снизить нагрузку на местный бюджет; деконцентрация и децентрализация отраслей инфраструктурного комплекса муниципалитета приведет к ликвидации излишней бюрократизации в инфраструктурном обслуживании и приблизит это обслуживание к реальным нуждам населения и экономики муниципалитета.

Действительность оказалась далека от намерений реформаторов. Сокращение государственных дотаций в муниципальную инфраструктуру , сопровождаемое ростом цен на услуги и падением покупательной способности основной части населения, привело к свертыванию производства услуг, снижению уровня инфраструктурного обслуживания населения. В этих условиях приватизация предприятий инфраструктурного комплекса муниципалитета создала организационно-правовые условия для перепрофилирования этих предприятий или полной их ликвидации.

Третий этап развития инфраструктурного комплекса муниципалитета мы связываем с экономическим возрождением России, с ростом экономического потенциала муниципалитетов, с расширением прав и материально-финансовых возможностей органов местного самоуправления. При этом объективно необходимо будет сочетание муниципальной и частной форм хозяйствования в инфраструктурном комплексе муниципалитета, оптимальная структура производства частных и общественных благ, разумное участие ор ганов местного самоуправления в организации инфраструктурного обслуживания населения и в муниципальной экономике в целом.

В процессе рыночного реформирования инфраструктурного комплекса муниципалитета возникают по меньшей мере три группы проблем: 1) проблемы общего уровня развития муниципальной экономики; 2) проблемы структурной перестройки инфраструктурного комплекса муниципалитета; 3) специфические проблемы отдельных отраслей инфраструктурного комплекса. Наивно было бы полагать, что можно создать инфраструктурный комплекс муниципалитета, адекватный требованиям рыночной экономики, не имея по сути рыночно организованного муниципального производства. По опыту рыночного реформирования инфраструктурного комплекса Ростова-на-Дону и ряда других городов Российской Федерации можно заключить, что сколько-нибудь радикальные изменения в этой сфере муниципальной экономики возможны только при рыночном реформировании самой муниципальной экономики.

Проблемы структурной перестройки инфраструктурного комплекса муниципалитета во многом производны от первой группы проблем, так как структурные сдвиги в инфраструктурном комплексе муниципалитета инициируются потребностями муниципальной экономики и населения. В этой группе проблем наиболее актуальной является проблема сопряжения структуры производства услуг со структурой спроса на услуги. При этом следует иметь в виду, что баланс спроса и предложения на инфраструктурное обслуживание не может быть установлен только за счет свободной игры цен на услуги, а требует активного вмешательства органов местного самоуправления в организацию производства услуг (особенно тех из них, которые являются общественными благами).

## Оценка инфраструктурной обеспеченности

Оценка инфраструктурной обеспеченности муниципалитета - синтетическая категория. Она предполагает, что оценивается обеспеченность услугами инфраструктурного комплекса муниципалитета как населения, так и предприятий, как по количеству, так и по качеству, как по совокупности частных, так и общественных благ и т.д. и т.п. По нашему мнению, основная цель оценки инфраструктурной обеспеченности муниципалитета - это определение реальной степени удовлетворения нужд и потребностей населения и предприятий в услугах инфраструктурного комплекса муниципалитета.

Задачи подобное оценки конкретизируются в зависимости от наличия проблем развития инфраструктурного комплекса муниципалитета. В настоящее время самой актуальной является проблема финансовой необеспеченности муниципалитета даже в пределах минимальных социальных стандартов инфраструктурной обеспеченности населения. Поэтому главная задача оценки инфраструктурной обеспеченности муниципалитета сегодня - это определение степени соответствия инфраструктурной обеспеченности населения требованиям минимальных социальных стандартов.

Оцениваться может как весь набор услуг инфраструктурного комплекса муниципалитета, так и отдельные их разновидности по отраслям, районам (коммунам), отдельным группам населения, предприятиям и т.д. Столь же разнообразны и методы оценки: от сравнительного анализа (сопоставления) со стандартом или аналогом, до корреляционно-регрессионного анализа (оценки) влияния факторов на уровень инфраструктурной обеспеченности муниципалитета.

В общем случае оценка инфраструктурной обеспеченности муниципалитета должна дать ответ на следующие вопросы: 1. Какова степень удовлетворения нужд и потребностей населения и производства в услугах инфраструктурного комплекса муниципалитета? 2. Насколько уровень инфраструктурной обеспеченности населения соответствует установленным минимальным социальным стандартам? З.Как влияют принимаемые органами местного самоуправления решения на инфраструктурную обеспеченность муниципалитета? 4. Какова ожидаемая эффективность решений органов местного самоуправления по инфраструктурному комплексу муниципалитета? 5. Насколько согласованы (сопряжены) отрасли инфраструктурного комплекса муниципалитета? 6. Какова резервы повышения уровня инфраструктурной обеспеченности муниципалитета? При ответе на эти вопросы оценка инфраструктурной обеспеченности муниципалитета является результатом многопланового, а нередко и многошагового аналитического исследования проблем развития инфраструктуры муниципалитета на основе системного рассмотрения инфраструктурного комплекса муниципалитета как совокупности функциональных и отраслевых подсистем, взаимодействие которых определяет уровень инфраструктурной обеспеченности муниципалитета.

Самая общая последовательность этапов (стадий) оценки уровня инфраструктурной обеспеченности муниципалитета представлена в блок-схеме (см. рис. 3.3).

Основные этапы (стадии) оценки уровня инфраструктурной обеспеченности муниципалитета включают:1) целеполагание, т.е. установление целей оценки, формулировка задач, определение объектов и субъектов оценки и форм организации ее проведения. Наличие потенциально различных целей подобной оценки требует от руководства администрации муниципалитета (мэрии) проведения отбора целей, что чаще всего осуществляется путем их ранжирования по системе актуальности. Цели, признанные наиболее актуальными, принимаются к разработке, а менее актуальные переходят в разряд отложенных или несущественных проблем; 2) выбор методов оценки определяется совокупностью факторов: полнотой и доступностью информации; наличием методического инструментария и специалистов, владеющих им; технической и программной оснащенности процессов сбора и обработки информации и др.

В соответствии с перечисленными факторами (критериями) производится выбор наиболее эффективным методов оценки, затем разрабатывается план-график ее проведения; 3) сбор информации осуществляется в соответствии с поставленными целями, сформулированными задачами и выбранными методами оценки. При этом используются источники как вторичной, так и первичной информации. В последнем случае разрабатывается и реализуется программа проведения исследований (чаще всего социологических исследований), связанных с оценкой уровня инфраструктурной обеспеченности муниципалитета. Вся собранная информация подвергается сортировке по критериям полноты, достоверности, корректности и т.п.; 4) оценка производится на основе принятых методов и на базе собранной информации. Лучше всего использовать для этого экономико-математические методы и ЭВМ, разумеется, при наличии в органах местного самоуправления технических и программных средств и соответствующих специалистов. Если этого нет, то возможно привлечение для оценки консалтинговых фирм или отдельных специалистов. Полученные оценки подвергаются ревизии как по критерию достоверности, так и по критерию адекватности реальным нуждам муниципалитета; 5) интерпретация результатов оценки уровня инфраструктурной обеспеченности муниципалитета сводится не только к описанию полученных результатов, но обязательно включает и разработку организационно-технических и социально-экономических мероприятий, направленных на повышение уровня инфраструктурной обеспеченности муниципалитета.

## Организация инфраструктурного комплекса муниципалитета на принципах логистики

Значительно ближе к потребителям услуг инфраструктурного комплекса муниципалитета оказываются макрологнстические системы не высшего, а второго и третьего уровней, т.е. макрологнстические системы отдельных отраслей инфраструктурного комплекса муниципалитета и макрологистические системы отдельных районов (коммун) муниципалитета. Особенно продвинутыми в этом направлении являются такие отрасли инфраструктурного комплекса Ростова-на-Дону как жилищно-коммунальное хозяйство и пассажирский транспорт.

Организационно-правовые предпосылки логистизации ЖКХ города возникли с организацией института муниципального заказа и созданием специализированных служб Заказчика. По своему организационно-правовому статусу Заказчик начинает выполнять функции своеобразного логистического центра (см. рис. 4.7).

В роли муниципальных заказчиков в соответствии с Положением о муниципальном заказе в г. Ростове-на-Дону могут выступать органы или должностные лица местного самоуправления (мэр города, главы администраций районов города, руководители унитарных муниципальных предприятий, муниципальных учреждений, департаментов, финансирование которых предусматривается отдельно в бюджете города). Статус Заказчика для ЖКХ определяется мэрией, с которой Заказчик взаимодействует при расчете потребностей в бюджетном финансировании и утверждении муниципальных заказов. Для этого в составе мэрии создается Комиссия по муниципальному заказу, основной задачей которой является контроль за деятельностью муниципальных Заказчиков при подготовке и реализации муниципального заказа.

Объектом муниципального заказа могут быть: работы по благоустройству территории муниципального образования; коммунальное обслуживание населения; строительство и ремонт объектов социальной инфраструктуры; производство продукции и оказание услуг, необходимых для удовлетворения бытовых и социально-культурных потребностей населения; другие работы и услуги жилищно-коммунального, бытового и прочего назначения.

Размещение муниципального заказа осуществляется Заказчиком на конкурсной основе в соответствии с «Положением об организации закупки товаров, работ и услуг для муниципальных нужд», утвержденным Мэрией Ростова-на-Дону. Конкурсный отбор подрядчиков производится на заранее определенных условиях, соблюдение которых обязательно для всех претендентов. При этом организационно-правовая форма подрядчика не имеет принципиального значения. В расчет принимаются профессионализм, наличие необходимого оборудования и кадров, а также цена и качество выполнения заказа.

С победителем конкурса - муниципальным подрядчиком заключается договор, который должен соответствовать требованиям Гражданского кодекса Российской Федерации и нормативным актам городской администрации. Контроль за исполнением договора осуществляет Заказчик, на которого возлагается и ответственность за финансовое обеспечение заказа.

Для реализации муниципального заказа муниципальный подрядчик вправе привлекать на договорной основе поставщиков ресурсов и субподрядчиков. Последние могут взаимодействовать между собой и потребителями работ (услуг) также на договорной основе. В свою очередь и Заказчик может непосредственно выдавать муниципальные заказы поставщикам ресурсов, а по своей функциональной роли в данной макрологистической системе обеспечивает обратную связь между потребителями и мэрией. Это позволяет оперативно корректировать муниципальный заказ и определять стратегию развития ЖКХ с учетом реальных нужд и потребностей населения.

Основными задачами макрологистической системы, построенной на базе муниципальных заказов, являются: выявление необходимого объема товаров, работ и услуг для муниципальных нужд в рамках программы социально-экономического развития города; оценка потребностей в финансовых ресурсах для обеспечения необходимого объема товаров, работ и услуг для муниципальных нужд; размещение муниципального заказа на основе открытого конкурса, правила которого устанавливаются представительным органом местного самоуправления или муниципальными заказчиками и утверждаются Комиссией по муниципальному заказу; усиление системы контроля за целевым и рациональным использованием средств местного бюджета.

Процедура прохождения муниципального заказа такова: 1) до 1 ноября года, предшествующего планируемому, муниципальный Заказчик представляет в Комитет по экономике администрации города проект муниципального заказа, который должен включать: перечень товаров, работ и услуг, объем и ориентировочную стоимость заказа с разбивкой по кварталам, намерения муниципального заказчика по проведению конкурса на размещение заказа; 2) проект муниципального заказа рассматривается Комиссией по муниципальному заказу и направляется в Городскую Думу в качестве основы для рассмотрения местного бюджета в ходе бюджетного процесса; 3) после утверждения Городской Думой бюджета, проект муниципального заказа корректируется муниципальным Заказчиком в пределах средств бюджета и направляется в Комиссию по муниципальному заказу для подготовки постановления мэра города; 4) Комиссия по муниципальному заказу готовит проект постановления мэра города об утверждении муниципального заказа на планируемый год и после выхода постановления утверждает представленную муниципальным Заказчиком документацию по проведению торгов.