

Анализ финансово-хозяйственной деятельности имеет важное значение для своевременного определения кризисного состояния хозяйственной деятельности предприятий и принятия управленческих решений по корректировке хозяйственной деятельности, пересмотру затратных статей финансирования и снижению потерь за счет рациональных решений по транспортировке и хранению топлива, замене ТСЖ на газ.

Определяя коэффициенты автономии, ликвидности, рентабельности, финансового левериджа, моделей Лиса, Таффлера и Альтмана, характеризующие финансово-хозяйственную деятельность предприятий, выявляется инвестиционная привлекательность предприятий, обязательная для инвесторов.

#### Литература

1. Кузнецова А.И. Управление инвестиционной привлекательностью предприятий научно-промышленного комплекса. – М.: Изд-во ЛКИ, 2010. – 208 с.

2. Ефимова О.В. Финансовый анализ. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Изд-во «Бухгалтерский учет», 2002. – 528 с.

#### The analysis of strengths and weaknesses of financial and economic activity

*In article the analysis of financial and economic activity of the enterprises for achieving investment appeal and to avoid a crisis condition. The main coefficients characterizing a financial condition of the enterprises are considered and methods on improvement of financial and economic activity on an example (JSC REU and JSC MOEK) are offered.*

*Keywords: coefficient, profitability, liquidity, financial leverage, financial and economic activity.*

*Yulia Mikhaelovna Potapova, undergraduate of economy of municipal economy and services industry, Moscow Vite University*

*Scientific Tutor – Alefina Ivanovna Kuznetsova, Ph. D., Professor, Urban Economics and Service Sector Economics Department, Moscow Vite University*

УДК 338.49

## УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДА. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ

*Татьяна Александровна Сапожникова, магистрант  
кафедры экономики городского хозяйства и сферы обслуживания  
Тел.: (916) 543-82-86, e-mail: sapozhnikovat@gmail.com  
Алефтина Ивановна Кузнецова, доктор экон. наук, проф.,  
проф. кафедры экономики городского хозяйства и сферы обслуживания  
Тел.: (915) 318-19-48, e-mail: alla.kuznetso@yandex.ru  
Московский университет им. С. Ю. Витте  
<http://muiv.ru>*

*В статье говорится о возникновении понятий «инфраструктура» и «социальная инфраструктура», методах классификации объектов социальной инфраструктуры. Затронуты проблемы формирования, развития и управления социальной инфраструктуры в современной России, а также рассмотрена методика анализа уровня развития социальной инфраструктуры в городах РФ.*

*Ключевые слова: инфраструктура, социальная инфраструктура, управление созданием социальной инфраструктуры, объекты социальной инфраструктуры, задачи управления процессами создания социальной инфраструктуры, индекс развития социальной инфраструктуры города.*



**Т.А. Сапожникова**

Социальная инфраструктура занимает одно из значимых мест в экономике любого государства, а также в экономиках отдельных регионов. В настоящее время социологи, экономисты, политологи всего мира сходятся во мнении, что здоровье населения, уровень его образования и квалификация являются одними из ведущих факторов экономического роста. Вкладывая сегодня в развитие



**А.И. Кузнецова**

объектов социальной инфраструктуры, благодаря которым население получает необходимые материальные и социальные блага, набор социальных прав и гарантий, государство готовит фундамент для своего социально-экономического благополучия в будущем. Как отмечает профессор Б.Н. Хомелянский, «приоритетные вложения в человека являются не следствием роста благосостояния государств, а его причиной» [1].

События, произошедшие в нашей стране в начале 90-х годов XX века, в значительной степени способствовали торможению развития социальной инфраструктуры. Долгое время многие объекты этой сферы были заброшены, предоставлены самим себе, некоторые были перепрофилированы. Повсеместно закрывались объекты дошкольного образования, дворцы культуры, детские приюты, ветшали спортивные сооружения.

В начале XXI века власти РФ вновь обратили внимание на социальную инфраструктуру. Однако время было упущено.

Таким образом, в настоящий момент в городах Российской Федерации начинается процесс модернизации той социальной инфраструктуры, фундамент которой был заложен еще во времена существования Советского Союза, поэтому сейчас важно осмыслить весь опыт, полученный еще в прошлом веке, и на его основе разработать инновационные концепции и нормы по развитию социальной инфраструктуры городов.

Термин «инфраструктура» появился в науке в 40-х годах XX века, а уже в 50-е годы ученые стали использовать его для объяснения экономических процессов [8].

Одним из первых сформулировал определение австрийский экономист польского происхождения Пауль Розенштейн-Родан, говоривший об инфраструктуре как совокупности условий, способствующих благоприятному развитию частного предпринимательства в основных отраслях экономики и удовлетворяющих потребности населения. Постепенно данный термин стал широко применяться и для изучения социальной жизни общества.

Однако задолго до обозначения самого понятия внимание ведущих экономистов фокусировалось на его сути. Так, А. Смит постоянно выделял материальные условия, которые создавали возможность рациональной организации производства, говоря о предпосылках становления и функционирования национального хозяйства. О создании условий для жизнедеятельности ратовали утописты А. Сен-Симон, Ш. Фурье, а Р. Оуэн даже пытался воплотить в действительность идею об обеспечении культурно-бытовых потребностей людей. К. Маркс в своих трудах, посвященных исследованию сферы производства говорил о тех материальных условиях, необходимых для обеспечения свершения процесса труда, которые прямо не входят в процесс, но без них он либо невозможен, либо несовершенен.

Дальнейшее развитие инфраструктуры было связано с пониманием необходимости создания не только условий труда для работников, но и условий жизнедеятельности для его семьи. Таким образом, например, при строительстве

поселка Томпсон в Канаде на базе никелевого месторождения был заранее произведен расчет, что соотношение между занятыми на производстве и остальными жителями будет составлять 1:3,5. На основании этого расчета проектировалась и строилась социальная инфраструктура проселка.

В СССР развитию концепции социальной инфраструктуры во многом способствовала «Дискуссия о социалистическом расселении», прошедшая в конце 20-х годов XX века. Ее целью была выработка практического определения принципов дальнейшей урбанистической политики государства. В ней приняли участие государственные партийные деятели, ученые, писатели, архитекторы, организаторы производства (например, А.В. Луначарский, Г.М. Кржижановский, Н.К. Крупская, Н.А. Семашко, Н.А. Миллютин). Результатом дискуссии стало появление таких концепций развития города, как концепция идеальной микрочайки города, концепция города-спутника, концепция городов – научных центров и др. Под влиянием итогов этой дискуссии создавались новые города при ДнепроГЭСе, на Урале, в Сибири.

В трудах российских экономистов термин «инфраструктура» впервые появился благодаря ученым Л.И. Абалкину, А.Е. Пробсту, С.А. Хейнману. Под инфраструктурой понимался комплекс проблем об условиях, обеспечивающих развитие материального производства. Позднее, в процессе разработки вопроса инфраструктуры, прочно утвердилось деление инфраструктуры на производственную, социальную и институциональную.

Наиболее масштабное исследование социальной инфраструктуры в СССР было проведено в 80-е гг. XX века. Свои труды по этой теме опубликовали многие советские ученые, среди которых Ж.Т. Тощенко, В.С. Лукин, В.М. Царькова, Ф.А. Сибиркин, Е.В. Егоров, В.Е. Веселовский, А.В. Потапов, А.И. Кузнецова и др.

В 90-е годы в нашей стране, по понятным причинам, уровень исследования проблемы значительно снизился. Лишь в последние 10 лет интерес к изучению социальной инфраструктуры и путей ее развития появился вновь.

В современной трактовке под инфраструктурой понимают совокупность сооружений, зданий, систем и служб, необходимых для функционирования материального производства (производственная инфраструктура), рынка (рыночная инфраструктура) и нематериальной сферы (социальная инфраструктура). Она включает: пути сообщения, трубопроводы, портовые сооружения, линии электропередач (ЛЭП), связи, системы водоснабжения, другие коммуникации; складское хозяйство, элеваторы, предприятия торговли, биржи, банки; учреждения культуры, науки, образования, сферы обслуживания и т.п.

Ж.Т. Тощенко в своей работе «Социальная инфраструктура: сущность и пути развития» дает следующее определение социальной инфраструктуры: «Социальная инфраструктура представляет собой такую подсистему экономики, которая создает и реализует социальные инфраструктурные блага – общие условия функционирования социума как субъекта принятия экономических решений во всей экономике и объекта формирования эндогенных правил принятия этих решений (институтов), то есть представлена совокупностью организаций и объектов жилищного, культурно-бытового, торгового и медицинского назначения» [4].

Здесь важно подчеркнуть следующие особенности социальной инфраструктуры:

- социальная инфраструктура – это условия, обеспечивающие жизнедеятельность человека во всех сферах;
- помимо учреждений и организаций, к социальной инфраструктуре относится техническая обеспеченность и технические принципы функционирования объектов;
- социальная инфраструктура касается всего без исключений населения, и этот фактор должен постоянно учитываться при проектировании и развитии городов;
- говоря о социальной инфраструктуре, нельзя забывать о потребностях и ценностной ориентации населения, отдельных его групп и объединений. В этой связи при

проектировании объектов инфраструктуры целесообразно не ограничиваться исключительно нормативными предписаниями, но руководствоваться также анализом желаний и потребностей людей.

По своей внутренней организации структуризация социальной сферы представляет собой систему взаимосвязанных между собой учреждений, предприятий и органов управления, обеспечивающих эффективность функционирования входящих в нее институциональных единиц – социальных институтов [10].

К основным элементам социальной инфраструктуры относят:

- учреждения и организации;
- их техническую обеспеченность, технологические принципы их функционирования;
- социальную оценку материально-вещественных условий.

Существует несколько подходов к классификации объектов социальной инфраструктуры.

1. Во-первых, социальную инфраструктуру исследуют в рамках «макросреды» (общества в целом), мезосреды (города или иного населенного пункта) и микросреды (непосредственных условий жизни людей).

2. Во-вторых, используется классификация социальной инфраструктуры по уровням социальной организации: на уровне общества, региона, отрасли экономики или предприятия.

3. В-третьих, выделяют «линейную» и «точечную» социальную инфраструктуру. При «линейной» классификации объекты рассматриваются во взаимодействии: линии электропередач, сеть железных дорог и т.д. При «точечной» классификации речь идет о перечислении самих объектов инфраструктуры, например, школы, театры, стадионы и прочие.

4. В-четвертых, классифицируя объекты социальной инфраструктуры в соответствии с видами деятельности человека, можно выделить следующие ее виды:

- 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.

5. В-пятых, возможна классификация объектов социальной инфраструктуры в зависимости от субъекта социальной сферы, на реализацию потребностей которого она направлена. Здесь можно выделить детскую, молодежную, семейную инфраструктуру и т.д.

Таким образом, можно сделать вывод, что в основе любой классификации социальной инфраструктуры лежат условия, обеспечивающие жизнедеятельность населения. Социальная инфраструктура в целом и отдельные ее элементы обслуживают совокупность всех видов деятельности населения. А задачей функционирования социальной инфраструктуры является обеспечение комплексного развития ее отраслей в целях наиболее полного обслуживания и удовлетворения потребностей населения.

В Законодательстве Российской Федерации социальная инфраструктура определяется как «система объектов образования, дошкольного воспитания, здравоохранения, социального обеспечения, бытового обслуживания, торговли, культуры, спорта, досуга, иных социально-значимых объектов обслуживания населения» [2].

Создание, развитие и поддержание инфраструктуры, в том числе и социальной, в России, как и во всем мире – задача государства. Эффективное функционирование и развитие социальной инфраструктуры регионов возможно только при условии

всесторонней и комплексной государственной поддержки. Таким инструментом государственной поддержки является программно-целевое планирование. Включение программ в список бюджетного финансирования осуществляется после обсуждения в Правительстве РФ и утверждения программы в Государственной Думе, а также на основе прогноза социально-экономического развития страны на определенный период.

В 2014 году в Российской Федерации действует 11 Федеральных Целевых Программ, направленных на формирование и развитие социальной инфраструктуры.

Доля бюджетных назначений на Федеральные Целевые Программы, направленные на развитие социальной инфраструктуры, составила 9,2 % от общего числа бюджетных назначений на ФЦП в 2014 году.

Для поддержки развития социальной инфраструктуры в регионах государство готово выделять субсидии из Федерального Фонда регионального развития тем регионам, уровень обеспеченности которых объектами социальной инфраструктуры имеет наибольшее отклонение от среднего уровня по стране. Для определения уровня обеспеченности субъекта объектами социальной инфраструктуры выработана методика расчета, описанная в постановлении Правительства РФ «Об утверждении Правил предоставления субъектам Российской Федерации субсидий из Федерального фонда регионального развития» от 2007 года [9].

Показатели рассчитываются по данным Федеральной службы государственной статистики на последнюю отчетную дату.

Для объектов социальной инфраструктуры рассчитываются показатели обеспеченности регионами объектами дошкольного, общего образования и учреждениями здравоохранения.

Каждый показатель рассчитывается как отношение разности между значением соответствующего показателя в целом по России и его значением в конкретном субъекте к значению показателя в целом по России.

Для объектов дошкольного образования считается охват детей дошкольными учреждениями.

Для общеобразовательных учреждений – это удельный вес численности учащихся государственных общеобразовательных учреждений, обучающихся во вторую смену.

Для учреждений здравоохранения – это количество больничных коек в расчете на 10 тыс. человек.

Другим механизмом поддержки и развития социальной инфраструктуры в регионах представляется механизм государственно-частного партнерства. Опыт западных стран с развитой экономикой показывает, что крупные проекты государство не может решить в одиночку без сторонних инвестиций и поддержки со стороны бизнеса. В регионах России ГЧП формируется с 2004 г., однако до сих пор этот механизм окончательно не отлажен.

Для развития ГЧП регионы имеют большие перспективы, если государство предоставит гарантии для получения минимальной прибыли от реализации проекта, а банковские учреждения и страховые компании снизят инвестиционные риски. Это позволит привлечь не только крупные, но и небольшие фирмы. Например, активно начинает развиваться бизнес в сферах строительства объектов инфраструктуры образования и здравоохранения, но при достаточном участии в них государства либо в форме бюджетных ресурсов, либо льготных условий для вложения инвестиций [7].

Главными задачами управления процессами создания социальной инфраструктуры в России в современных условиях являются:

1. Соответствовать динамике изменений в хозяйственной системе и своевременно реагировать на новые факторы влияния.
2. Проводить анализ теоретических закономерностей формирования социальной инфраструктуры.

3. Оценивать состояние национальной инфраструктуры в целом и социальной инфраструктуры в частности и происшедшее в России за последнее время снижение факторов роста инфраструктуры.

4. Показать роль социальной инфраструктуры как фундаментальной основы в конструировании современного города.

5. Изыскать пути создания социальной инфраструктуры, адекватной происходящим преобразованиям внутри страны.

6. Выявить закономерности, которые влияют на изменение существующих стандартов формирования и модернизации социальной инфраструктуры.

7. Адаптировать новые стандарты к российским климатическим, географическим, экономическим особенностям.

Результатом решения вышепоставленных задач должны стать: оценка, нормы, научно обоснованные программы, модель построения социальной инфраструктуры и научно-концептуальные выводы и рекомендации.

Особое место в системе управления занимает анализ. Экономический анализ – это общая методология, способ решения проблем, как функция управления включает оценку внутренних и внешних факторов создавшейся ситуации, тенденции развития производственных процессов, возможных резервов повышения эффективности социальной инфраструктуры [8].

Одним из шагов в направлении анализа текущей ситуации стал изданный в 2013 году Министерством Регионального развития РФ приказ №371 «Об утверждении методики оценки качества городской среды проживания». Суть методики состоит в том, что по 41 показателю, отобранному для оценки качества городской среды проживания, были сформированы 13 индексов, по которым определяется рейтинг привлекательности российских городов.

Для формирования индекса социальной инфраструктуры были выбраны показатели:

- обеспеченность детскими дошкольными учреждениями;
- обеспеченность общеобразовательными учреждениями;
- обеспеченность врачами;
- обеспеченность больничными койками;
- мощность амбулаторно-поликлинических учреждений (АПУ).

Для сопоставления относительной важности индексов, на основе экспертного опроса 50 респондентов, были введены безразмерные коэффициенты весомости и распределены, как показано в таблице.

Таблица

**Коэффициенты весомости индексов [6]**

Вес	Индекс
0,15	Динамика численности населения
0,1	Благосостояние граждан
0,1	Доступность жилья
0,1	Экономика города
0,1	Развитие жилищного сектора
0,08	Социальные параметры общества
0,08	Социальная инфраструктура

0,05	Природно-экологическая ситуация
0,05	Транспортная инфраструктура
0,05	Инженерная инфраструктура
0,05	Инновационная активность
0,05	Кадровый потенциал
0,04	Демографические характеристики населения

Индексу социальной инфраструктуры в этом анализе был присвоен коэффициент весомости 0,08. Таким образом, социальная инфраструктура заняла в общем списке индексов 6–7 место, разделив его с социальными параметрами общества и обогнав, среди прочих, такие индексы, как транспортная инфраструктура, инженерная инфраструктура, инновационная активность.

В результате проведенного по этой методике анализа социальной инфраструктуры городов РФ было выделено несколько типичных групп городов.

1-я группа – города с высокими показателями обеспеченности населения всеми элементами социальной инфраструктуры. Статистически данные города выглядят благополучно, однако очевидно, что истинная ситуация гораздо хуже. К данной группе городов относятся: Ачинск, Рыбинск, Мурманск, Саратов, Иваново, Ярославль, Муром и другие.

2-я группа – города с развитой социальной инфраструктурой по количественным и качественным показателям. Данную группу образуют преимущественно крупные федеральные и региональные центры, характеризующиеся высокими показателями ввода мощностей при росте численности населения: Санкт-Петербург, Москва, Владивосток, Екатеринбург, Кемерово и другие.

3-я группа – города, характеризующиеся сравнительно низкой обеспеченностью, обусловленной ростом численности населения при низкой мощности учреждений социальной сферы и недостаточным вводом (или сокращением) соответствующих мощностей. К данным городам относятся, прежде всего, города юга России и Северного Кавказа: Пятигорск, Махачкала, Хасавюрт, Грозный, Батайск, Каспийск, Краснодар. А также города с высокими темпами роста численности населения: Ноябрьск, Нефтекамск, Нижневартовск, Одинцово, Королев, Сочи и другие.

4-я группа – города, характеризующиеся относительной депрессивностью в развитии социальной сферы и в динамике численности населения. К данным городам относятся: Братск, Магнитогорск, Березники, Таганрог и другие.

Таким образом, можно сделать вывод, что для гармоничного развития социальной инфраструктуры городов необходим достаточный (пропорциональный) прирост мощностей (ввод новых мест в детских садах, школах, увеличение коечного фонда и т.д.) [6].

#### Литература

1. Хомелянский Б.Н. Социалистическое воспроизводство: Воспроизводственный потенциал социальной инфраструктуры. – 1989. – 112 с.
2. Закон г. Москвы от 27.04.2005 № 14 «О Генеральном плане города Москвы (основные направления градостроительного развития города Москвы)».
3. Тощенко Ж.Т. Социология. Общий курс. – 2-е изд., доп. и перераб. – М.: Прометей: Юрайт-М, 2001. – 511 с.
4. Тощенко Ж.Т. Социальная инфраструктура: сущность и пути ее развития. – М.: Мысль, 1980. – 206 с.
5. Тезаурус социологии: темат. слов.-справ. / под ред. Ж.Т. Тощенко. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2009. – 487 с. (Серия «Cogito ergo sum»)

6. Приказ Минрегиона России от 09.09.2013 № 371 «Об утверждении методики оценки качества городской среды проживания».
7. Чебанов Э.И. Методы и направления опережающего развития региональной социальной инфраструктуры. – Региональная экономика – (37) УЭК. 1/2012.
8. Кузнецова А.И. Инфраструктура: Вопросы теории, методологии и прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства. Геоэкономический подход. Изд. 3-е – М.: КомКнига, 2013. – 456 с.
9. Постановление Правительства РФ от 10.04.2007 № 212 «Об утверждении Правил предоставления субъектам Российской Федерации субсидий из Федерального фонда регионального развития».
10. Романов Д.Н. Роль модернизации социальной инфраструктуры в формировании национальной инновационной системы: автореф. дис. – Москва, 2011.

### Management of municipal social infrastructure development. Theoretical aspects

*The article considers the origin of such definitions as "infrastructure", "social infrastructure", as well as classification methods of social infrastructure. The problems of creating, developing and managing the social infrastructure in present-day Russia are touched upon in the article. The work examines the analytical methods of social infrastructure development in the towns and cities of Russian Federation.*

*Keywords: infrastructure, social infrastructure, management of social infrastructure creation, social infrastructure objects, the tasks of social infrastructure creation management, index of social infrastructure development*

*Tatiana Aleksandrovna Sapozhnikova, undergraduate student of Municipal Economy and Service Sector Department, Moscow University named by S.Y. Witte  
Scientific Tutor – Alefina Ivanovna Kuznetsova, Doctor of Economic Sciences, Professor, Professor of Municipal Economy and Service Sector Department, Moscow University named by S.Y. Witte*

УДК:338.330.346.57

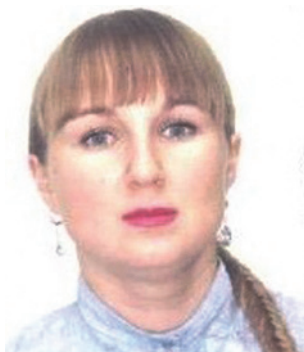
## КРИЗИСЫ В ТЕНДЕНЦИЯХ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ

*Галина Анатольевна Чебашкина, начальник отдела  
казначейства ГНЦ*

*Тел.: 8-903-146-72-59, e-mail: galina83@bk.ru  
Государственный научный центр РФ ОАО НПО «ЦНИИТМАШ»  
<http://цниитмаш.рф>*

*Что такое кризис, а также его структурная составляющая – область исследования, которая до сих пор является предметом научного анализа. Тогда станет ясно, что кризис характеризуется множеством взаимосвязанных ситуаций, повышающих сложность и риск управления. Далее об этом в статье.*

*Ключевые слова: понятие кризиса, кризисы в социально-экономическом развитии, какие существуют кризисы, как следует относиться к кризисам: опасаться, бороться, приветствовать или разрешать, какие тенденции развития отражают кризис, возможность управлять кризисными ситуациям.*



**Г.А. Чебашкина**

Возможность и необходимость возникновения экономических кризисов определяются противоречиями между производством и потреблением товаров. По мере развития рыночной экономики, товарного и денежного обращения увеличивается вероятность обострения этого противоречия, так как исчезают прямые экономические связи. В них вклиниваются интересы посредников. Возникает региональная и отраслевая структура экономики, и это происходит в условиях общей