

Инфраструктура города – понятие и составляющие, проблемы развития

Содержание

Введение.....	3
1.Понятие городской инфраструктуры и её место при проектировании и планировке города.....	4
2.Состав городской инфраструктуры и проблемы её развития	12
Заключение	21
Список использованной литературы.....	23

Введение

Актуальность темы исследования. Смещение целого комплекса проблем социально-экономического характера с регионального на местный (муниципальный) уровень, обусловленное большой концентрацией различного рода ресурсов (в том числе управленческих) в границах территорий муниципалитетов, создает специфические условия формирования муниципальной инфраструктуры, модифицирующие в масштабах города региональные и общероссийские правила и нормы.

Практика показывает, что до сих пор проблемы создания инфраструктуры города, соответствующей новой социально-политической организации Российской Федерации, приходится решать преимущественно эмпирически, без применения адекватного научно-методического инструментария. Не находят практического применения ориентированные на инновационное развитие муниципального образования методы моделирования адекватной инфраструктуры города, то есть инфраструктуры нового качества – являться не только средством, но и условием модернизационных преобразований городской экономики.

Объектом исследования является инфраструктурный комплекс города, его сопряженность с преобразованиями в экономике города. **Предметом** исследования являются экономические условия формирования инфраструктуры города в рыночных условиях.

Цель исследования – характеристика современной инфраструктуры города. В соответствии с поставленной целью **задачи работы** сформулированы следующие:

1. Определение места городской инфраструктуры в современной планировке городов;
2. Определение содержания городской инфраструктуры и проблем её развития.

1. Понятие городской инфраструктуры и её место при проектировании и планировке города

Под инфраструктурой принято понимать совокупность отраслей и видов деятельности, обслуживающих как производственную, так и непроизводственную сферы экономики с целью создания условий для нормальной деятельности главных отраслей материального производства и развития производительных сил страны. В экономической энциклопедии инфраструктура определяется как комплекс отраслей хозяйства, обслуживающих промышленное и сельскохозяйственное производство: строительство шоссейных дорог, каналов, водохранилищ, портов, мостов, аэродромов, складов, энергетическое хозяйство, железнодорожный транспорт, связь, водоснабжение и канализация, общее и профессиональное образование, наука, здравоохранение и т. п.¹

Проектирование новых и реконструкцию существующих населенных мест проводят в соответствии с требованиями к их планировке) и застройке по СНиП 2.07.01-89. Городские поселения проектируют на основе схем расселения и проектов районной планировки и предусматривают рациональную очередность их развития. Города строят на столетия. Это требует от проектировщиков умения находить перспективное решение, сочетая его с текущими потребностями города. На практике планировку и застройку города рассчитывают на 25 лет. Выделяют первую очередь строительства на ближайшие 5-10 лет. Основой для системы расселения на территории России служит исторически сложившаяся сеть населенных пунктов, размещение которых происходило стихийно. Это были центры промышленности, торговли, разработки полезных ископаемых. Вокруг крупнейших городов складывались группы тесно расположенных населенных мест различной величины с высокой плотностью населения, резкими

¹ Ресин В.И., Попков Ю.С. Развитие больших городов в условиях рыночной экономики. Системный подход. М.: Эдиториал УРСС, 2007. – С.81

социальными контрастами и практически неуправляемым развитием - агломерации.

При размещении современных городов учитываются экономические и социальные условия: наличие полезных ископаемых; возможность совместного использования сырьевой и энергетической баз, транспорта, межотраслевых связей с перерабатывающими предприятиями и возможность привлечения трудовых ресурсов. Такая генеральная схема расселения на территории нашей страны на перспективу была создана в 1975 г. В ее основу был положен принцип расселения с разработкой нескольких типов групповых систем населенных мест: городского типа, формирующиеся на основе крупного, большого или среднего города; сельских населенных мест, образованных на основе малого города или крупного сельского поселения.

При таком расселении все входящие в группу населенные пункты взаимосвязаны экономически, функционально и культурно, причем каждый из них не может полноценно функционировать без остальных. Благодаря такой схеме не происходит чрезмерного разрастания, их в неуправляемые агломерации. Предполагается охватить групповым расселением 95% населения страны.

В ряде случаев перспективное планирование на расчетный срок 25-30 лет оказывается недостаточным. Это связано с проблемами развития транспорта, формами расселения, характером и уровнем развития систем инженерного благоустройства и другими аспектами градостроительства. В таких случаях, особенно при больших масштабах, разрабатывают планы на еще более далекую перспективу (70-100 лет) и виде научно обоснованных социальных и технико-экономических прогнозов².

Возникновение и рост населенных мест происходит вследствие развития производительных сил страны, создающих пункты приложения труда и объединяющих в населенных местах большое количество людей. Там

² Смоляр И.М. Градостроительство как правовая планировочная систем: Серия «Градостроительство и городское планирование». СПб., 2008. – С.128

размещаются промышленные предприятия по производству металла, топлива, энергии, химической продукции, строительных материалов, а также перерабатывающие производства.

В непосредственной близости от источников энергии и залежей полезных ископаемых располагаются обеспечивающие их освоение и переработку территориально-производственные комплексы. В таких местах возникают новые города и увеличиваются существующие.

Факторы, которые являются основными в создании того или иного города и непосредственно влияют на его рост, называют градообразующими. Соответственно предприятия, которые явились причиной возникновения города, и значение которых выходит за его пределы, называют градообразующими предприятиями (заводы, фабрики, электростанции, крупные транспортные узлы, аэропорты и морские порты, государственные структуры управления районного и регионального значения, научно-исследовательские учреждения, музеи, библиотеки, и театры, санатории, дома отдыха и др.).

В любом городе возникают учреждения и предприятия, осуществляющие культурно-бытовое обслуживание людей, работающих на градообразующей группе предприятий. Такие учреждения и предприятия называют обслуживающими. Их значение не распространяется за пределы данного населенного пункта. Это могут быть местные административные и партийные учреждения, музеи, магазины, предприятия местной легкой промышленности, школы, средние учебные заведения. При разработке генерального плана города, поселка (как нового, так и реконструируемого) необходимо иметь сведения об объеме строительства и площади территории. Эти данные можно получить, определив численность населения города на перспективу. Численность населения можно вычислить в достаточной степени точно. Расчет основан на положении, что все трудоспособное население принимает участие в общественно полезном труде. Условно все городское население можно подразделить на три группы.

I группа - градообразующая. Ее удельный вес составляет на первую очередь строительства 33-38%, а на перспективу – 25-35%.

II группа - обслуживающая. Удельный вес этой группы населения зависит от величины города и составляет для крупных городов 23-26%, для средних и малых городов и поселков - 19-22%. С ростом города возрастает удельный вес обслуживающей группы населения, так как в больших городах наиболее развита система учреждений культурно-бытового обслуживания населения. При этом удельный вес градообразующей группы населения снижается.

III группа - неработающее население (дети, домохозяйки, престарелые, инвалиды). Эту группу называют несамодеятельной. Ее удельный вес не зависит от величины городов и колеблется в пределах 46-48%. На удельный вес влияет только возрастной состав.

Потребность в селитебной территории предварительно определяют по укрупненным показателям в расчете на 1 тыс. человек:

- в городах с застройкой в среднем до трех этажей - 10 га (для застройки с земельными участками - 20 га);
- от четырех до восьми этажей - 8 га;
- от девяти этажей и выше - 7 га.

Промышленная зона включает в себя предприятия, обслуживающие их культурно-бытовые учреждения, улицы, площади, зеленые насаждения.

Транспортная зона - устройства внешнего автомобильного, водного, воздушного, железнодорожного транспорта (автомобильные и железнодорожные станции, портовые сооружения, аэродромы, морские и речные вокзалы, сортировочные станции и т.п.).

Коммунально-складская зона - территории разного рода складов, трамвайных и автобусных парков, гаражей, сооружений водопровода и канализации, а также склады торговых и хозяйственных организаций с

обслуживающими их транспортными устройствами³.

Санитарно-защитная зона - зеленые насаждения шириной от 50 до 1000 м, защищающие территории жилой застройки от вредного влияния производственных предприятий, расположенных по соседству, и выбросов транспорта.

Зона отдыха - территории зеленых насаждений, пляжей, набережных, бульваров, пешеходных зон, культурных центров, спортивных сооружений.

Формирование функциональных зон и размещение на них объектов регламентируется МДС-30-1.99 и СНиП 2.07.01-89.

Функциональное зонирование по назначению отражено в государственном градостроительном кадастре города в соответствии с СП-4 101-96 «Примерное положение о службе градостроительного кадастра субъекта Российской Федерации, города (района)». Так, например, служба государственного градостроительного кадастра на уровне региона (или города федерального значения) по функциональному зонированию подразделяет территорию города следующим образом:

- функциональные зоны специализированного назначения (административно-делового, учебно-образовательного, культурно-просветительского, торгово-бытового, лечебно-оздоровительного, спортивно-рекреационного, учебно-воспитательного, индивидуальной жилой застройки, многоквартирной жилой застройки, коммунально-складского, промышленного, специального, жилищно-коммунального, природно-рекреационного, природоохранительного);
- функциональные зоны смешанного назначения (общественно-жилого, производственного, природного, общественно-жилого, общественно-производственного, производственно-жилого, общественно-производственно-жилого, природно-общественного, природно-жилого, природно-производственного, природно-общественно-жилого, природно-

³ Сулова Ю.Ю. Рыночная инфраструктура города: теория, методология, практика: монография - М.: Креативная экономика, 2007. – С.102

общественно-производственного, природно-производственно-жилого).

Территории инфраструктуры подразделяют на территории улиц и дорог, территории внешнего транспорта и водные поверхности.

Учреждения культурно-бытового назначения в городе призваны удовлетворить запросы населения в сфере быта и отдыха. Система обслуживания включает в себя следующие основные группы учреждений

- административно-общественные;
- лечебно-физкультурные;
- культурно-просветительные;
- зрелищные;
- торгово-бытовые и учреждения массового отдыха.

Они должны охватывать селитебные территории, зону приложения труда и зону отдыха. Эти учреждения являются центрами тяготения, поэтому очень важно правильно их разместить.

Все учреждения обслуживания населения имеют разную периодичность посещения, в зависимости от которой в градостроительстве принята ступенчатая система культурно-бытового обслуживания. Эти учреждения по периодичности использования их населением разделены на три ступени с установлением расстояний или времени подхода и подъезда, обеспечивающего наибольшие удобства для населения.

Учреждения повседневного пользования - детские Ясли-сады общеобразовательные школы, поликлиники, магазины, столовые, кафе, приемные пункты бытового обслуживания, жилищно-эксплуатационные организации и другие учреждения, посещаемые населением особенно часто, удовлетворяющие его потребности в предметах первой необходимости.

Эти учреждения должны располагаться в каждом микрорайоне или в группе микрорайонов, не разделенных магистральными улицами. Радиус обслуживания ими населения принимается не более 500 м,

Учреждения периодического пользования - кинотеатры, универмаги, спортивные сооружения, библиотеки, клубы. Эти учреждения обслуживают

группы жилых районов или городской район. Этими учреждениями жители пользуются систематически. Они располагаются в районном общественном центре, в пределах пешеходной доступности или затрат времени на проезд в общественном транспорте не более 15 мин.

Учреждения эпизодического пользования: административно-деловые комплексы, музеи, театры, выставки, концертные залы, картинные галереи, большие специализированные магазины, больницы, рестораны. Учреждения эпизодического пользования располагаются в составе общегородского центра, а частично - в пригородной зоне. Они обслуживают население всего города с расчетом максимальных затрат времени на общественном транспорте 20-30 мин.

Размещение учреждений культурно-бытового обслуживания и их количество определяется по СНиП 2.07.01-89 и СНиП 2.07.02-89.

При проектировании системы обслуживания в городе учитываются особенности демографической структуры, бюджета времени населения, социальную, возрастную и профессиональную структуры, роль города в системе расселения, требования к перспективному развитию сферы обслуживания.

Рациональное размещение торговых центров и предприятий на территории города значительно сокращает непроизводительные затраты времени на домашний труд и увеличивает долю свободного времени, позволяет населению широко использовать предприятия сферы общественного обслуживания⁴.

Стандартное обслуживание включает в себя универсамы, комплексные пункты питания, магазины. Специализированное (избирательное) обслуживание осуществляется в торговых центрах городского значения (крупные универмаги, специализированные магазины, новые комплексы, рестораны, дома отдыха, салоны красоты и т.д.) и удовлетворяет разнообразные запросы и вкусы людей. Транспортная доступность – 20-30

⁴ Барзилов С., Чернышев А. Город как социальное пространство //Свободная мысль, 2007. № 2. С. 8

мин. Для больших городов радиусы доступа могут быть несколько увеличены при условии, что центры удобно расположены по пути следования от остановок транспорта к жилым домам. Связь транспортных коммуникаций и торговых центров создаёт большое удобство пользования ими, поэтому целесообразно создание общественно-транспортных центров.

Развитая и взаимосвязанная система общественных центров включает в себя общегородские и специализированные центры, центры микрорайонов. В общественный центр микрорайона входят учреждения культурно-бытового обслуживания местного значения одного или нескольких микрорайонов, размещенных в пределах территорий, ограниченных магистральными улицами общегородского значения. Кроме того, в общественном центре микрорайона могут располагаться общественные здания и сооружения районного и городского значений, зеленые насаждения общего пользования, а также площадки для стоянки автомобилей.

В перспективе намечается создание в городах многофункциональных общественно-торговых комплексов в единой системе с транспортными узлами и зданиями учреждений, гостиниц и др. Четкое разделение пешеходных и транспортных путей сообщения может быть достигнуто при широком использовании подземного пространства. При планировке и застройке общественных центров следует предусматривать кооперацию учреждений и применять многоуровневые объемно-пространственные решения.

Рациональное размещение сетей обслуживания в городе повышает степень общего благоустройства города и способствует улучшению условий жизни людей.

Важное место в планировочной структуре города занимает селитебная территория. На ней располагается жилая застройка с необходимыми учреждениями обслуживания, общественными центрами, зелеными насаждениями и отдельными предприятиями, санитарная характеристика которых допускает их расположение в селитебной зоне.

2. Состав городской инфраструктуры и проблемы её развития

Наиболее часто выделяются следующие особенности городского хозяйства, выделяющие его среди других отраслей:

местный характер деятельности: естественные условия расположения влияют на состав, размер, финансовые результаты предприятий городского хозяйства, обуславливают монопольный характер деятельности многих коммунальных предприятий;

комплексный характер развития: развитие отдельных областей городского хозяйства происходит зависимо и в определенном соотношении с другими областями городского хозяйства;

неравномерность потребления продукции коммунальных предприятий: связана с неравномерностью потребления, как правило, объясняющуюся суточными колебаниями (водоснабжение, электроснабжение, газоснабжение и т.д.). Встречаются отрасли, подверженные сезонным колебаниям потребления (например, теплоснабжение в части отопления, отчасти городской электрический транспорт);

разнообразие видов деятельности: производство товарной и коммунальной продукции, предоставление коммунальных и бытовых услуг, выполнение работ по эксплуатации, ремонту и строительству;

однородность продукции отдельных предприятий: например, для водоснабжения, водоотведения, городского транспорта;

наличие постоянного контингента потребителей;

специфическая связь процессов производства и потребления.

Выше были выделены основные подсистемы городского хозяйства:

1. Градообразующая:

-промышленность

-транспорт

-наука

2. Градообслуживающая

- отрасли не материального производства города:
- торговля
- общественное питание
- ЖКХ
- системы здравоохранения, спорта, культуры материально-технического оснащения

3. социальная сфера

- профессионально-квалификационная структура:
- наличие рабочих специалистов и уровень их квалификации
- социально-демографическая структура

4. управленческая

- комплекс местных, государственных и общественных организаций

5 пространственная структура:

- жилье
- производство
- торговые места
- коммунально-складские комплексы и др.
- природные ресурсы.⁵

Жилищно-коммунальное хозяйство - комплекс подотраслей, обеспечивающий функционирование инженерной инфраструктуры различных зданий населенных пунктов, создающий удобства и комфортность проживания и нахождения в них граждан путем предоставления им широкого спектра жилищно-коммунальных услуг.

ЖКХ подразумевает:

Водопровод - прокладка и ремонт водопроводных труб, водозабор очистка и доставка воды в многоквартирные дома и на промышленные объекты, в т.ч. для последующего подогрева для нужд горячего водоснабжения и отопления.

⁵ Руководство по реформированию ЖКХ муниципальных образований Серия «Градостроительство и городское планирование». СПб., 2008. – С.88

Канализация - отведение сточных вод

Теплоснабжение - обеспечение поставки жителям горячей воды и тепла, обеспечение работы котельных и ТЭЦ. Нарушение работы может вызвать топливно-энергетический кризис.

Капитальный ремонт зданий.

Текущий ремонт внутренних общедомовых инженерных коммуникаций и систем (здания)

Сбор, вывоз и утилизация мусора.

Текущая уборка мест общего пользования.

Содержание придомовых территорий (благоустройство)

Электроснабжение.

Общественный (коммунальный) транспорт - пассажирский транспорт, доступный и востребованный к использованию широкой публикой.

Согласно узкому толкованию общественного транспорта, транспортные средства, относимые к нему, предназначены для перевозки достаточно большого количества пассажиров одновременно и курсируют по определённым маршрутам (в соответствии с расписанием или реагируя на спрос).

Более широкое толкование включает в это понятие также такси, рикш и тому подобные виды транспорта, а также некоторые специализированные транспортные системы⁶.

Услуги общественного транспорта предоставляются за определённую плату.

Общим признаком всех видов общественного транспорта является то, что пользователи его перемещаются в транспортных средствах, им не принадлежащих. Однако обратное неверно. В категорию общественного транспорта не попадают, например, школьные и служебные автобусы, внутренний транспорт крупных предприятий и организаций, воинские

⁶ Черняк В.З. Жилищно-коммунальное хозяйство: развитие, управление и экономика. М. : КНОРУС, 2008. – С.92

эшелоны и т. п., так как они не доступны широкой публике и не востребованы ею. Лифты и эскалаторы в зданиях и домах обычно не относят к общественному транспорту из-за узости предназначения (перевозка людей в пределах здания или дома).

Кроме того, такие виды транспорта, как, например, самолёт, формально удовлетворяющие всем требованиям, на практике не всегда причисляются к общественному транспорту из-за дороговизны поездки. По той же причине к общественному транспорту не относят роскошные заказные лимузины и иные экипажи, формально идентичные такси.

Общественным транспортом также не являются экскурсионные автобусы, прогулочные суда и т. п., так как их функцией не является перевозка пассажира.

Водоснабжение - подача поверхностных или подземных вод водопотребителям в требуемом количестве и в соответствии с целевыми показателями качества воды в водных объектах. Инженерные сооружения, предназначенные для решения задач водоснабжения, называют системой водоснабжения, или водопроводом

Вода расходуется различными потребителями на самые разнообразные нужды. Однако подавляющее большинство этих расходов может быть сведено к трем основным категориям:

расход на хозяйственно-питьевые нужды (питье, приготовление пищи, умывание, стирка, поддержание чистоты жилищ и т. д.),

расход на производственные нужды (расход предприятиями промышленности, транспорта, энергетики, сельского хозяйства и т. д.),

расход для пожаротушения.

При подаче воды учитывают её качество, например, к питьевой воде предъявляются требования СанПиН 2.1.4.1074-01[3] «Питьевая вода. Гигиенические требования к качеству воды централизованных систем питьевого водоснабжения. Контроль качества». Для доведения качества воды до требуемых норм используют водоподготовку.

Канализация - составная часть системы водоснабжения и водоотведения, предназначенная для удаления твёрдых и жидких продуктов жизнедеятельности человека, хозяйственно-бытовых и дождевых сточных вод с целью их очистки от загрязнений и дальнейшей эксплуатации или возвращения в водоём. Необходимый элемент современного городского и сельского хозяйства. Нарушение его работы может ухудшить санитарно-эпидемиологическую ситуацию в местности.

Также канализацией называют любую систему каналов, например, кабельная канализация служит для прокладки под землёй кабелей. В строительстве, подземные либо наземные сооружения, в которых прокладывают ту или иную канализацию, называются продуктопроводом.

По целям и месторасположению систему канализации можно разделить на три больших раздела:

внутренняя канализация — система сбора стоков внутри зданий и сооружений и доставки их в систему наружной канализации;

наружная канализация — система сбора стоков от зданий и сооружений и доставки их к сооружениям очистки либо к месту сброса в водоприёмник;

система очистки стоков.

По собираемым стокам канализация подразделяется на:

хозяйственно-бытовую канализацию (обозначение К1);

ливневую канализацию (обозначение К2);

производственную канализацию (обозначение К3).

Хозяйственно-бытовая канализация бывает:

централизованная;

автономная;

Наружные канализационные сети, как правило, являются самотёчными, прокладываются с уклоном по ходу стоков.

Наружная канализация может быть организована по следующим системам:

-общесплавная — коллекторы принимают и дождевые и хозяйственно-бытовые стоки;

-раздельная — существуют отдельные коллекторы для принятия дождевых и хозяйственно-бытовых стоков;

-полураздельная — сети раздельно собирают дождевые и хозяйственно-бытовые стоки, доставляя их в общесплавной коллектор.

Наружная канализация подразделяется на:

-внутридворовые сети;

-уличные сети;

-коллекторы.

Элементами наружных сетей являются:

-трубопроводы;

-колодцы (смотровые, поворотные, перепадные и так далее). Как правило, колодцы снабжены люками с крышками и скобами для спуска в них обслуживающего персонала;

-насосные станции подкачки;

-локальные очистные сооружения;

-септики;

-выпуски в водоприёмники.

На сегодняшний день одной из наиболее острых проблем, стоящих перед городскими властями, является управление инфраструктурой современных городов. В наш век урбанизации города растут быстро и, зачастую, совершенно бесконтрольно. Соответственно растёт инфраструктура, проводится застройка, необходимо поддерживать существующий жилой фонд и другие элементы — городской транспорт, электрические, газовые и другие коммуникации и т.д. и т.п. В результате увеличивается себестоимость поддержки инфраструктуры, ослабляется контроль за финансовыми потоками и образуется так называемая «бюджетная яма» в городском бюджете. Городские службы находятся в состоянии полного

аврала и, тем не менее, не могут обеспечить рациональное использование ресурсов и надлежащее качество услуг, предоставляемых населению.

Важно отметить в качестве принципа управления ограниченность возможностей рыночного механизма как метода разрешения основных противоречий социальной инфраструктуры городов, призванного обеспечивать ее устойчивое функционирование и развитие. Рынок объективно стремится к превращению в товар инфраструктурных проблем городов, среди которых преобладают социальные и экологические, имеющие высокую общественную, но низкую коммерческую (в рыночном понимании) значимость. Вместе с тем использование в управлении развитием социальной инфраструктуры метода структуризации и декомпозиции сложных городских проблем способствует выявлению таких задач, решение которых наиболее эффективно именно с помощью экономических, рыночных рычагов (например, инфраструктура розничной торговли, социально-бытового обслуживания и т.п.).

Среди нарастающих проблем управления инфраструктурой в городах особенно обостряются социальные, инфраструктурные, экологические, транспортные и другие проблемы, усиливается диспропорция между градообразующей базой и социальной инфраструктурой. Нехватка жилья, наращивание рабочих общежитий, коммунальное расселение наблюдаются сегодня в любом городе России. В то же время современные принципы управления развитием городской инфраструктуры позволяют выгоднее организовывать производство, строительство, торговлю, легче создавать медицинские, образовательные комплексы и т.д., поскольку здесь возникают свои внутренние рынки, удешевляющие многие услуги.

Одним из путей совершенствования управления городской инфраструктурой в данном контексте является расширение ее структурно-функционального содержания путем «встраивания» в ее состав институциональной и информационной составляющих. В этой связи актуализируется проблема поиска адаптивных схем, моделей и инструментов

соответствующей «донастройки» традиционной инфраструктурной компоненты муниципального хозяйства⁷.

Современное представление инфраструктуры города позволяет говорить о ее двойном инновационном качестве: с одной стороны, это новационное понимание ее сущности как экономической категории современного типа; с другой, выполняемые ею функции направлены на системное обеспечение инновационного развития муниципального образования. Системообразующая функция инфраструктуры строится на адаптации имеющегося инфраструктурного потенциала к новым условиям модернизации экономики и социальной сферы города, поэтому основной целью создания адекватной институционально-экономической инфраструктуры города является формирование и развитие комплексного инфраструктурного обеспечения высокого уровня производства и качества жизни населения, включая удовлетворение производственных, социальных, культурных и других потребностей⁸.

В частности, процесс управления городским транспортом является наиболее сложным и объемным. Он включает в себя и управление конфигурациями с учетом устаревания и планового износа подвижного состава, и создание, изменение и контроль за маршрутами городского транспорта, и учет договоров с частными перевозчиками (в оригинале — управление уровнем сервиса), и контроль за работой каждой единицы транспортной инфраструктуры, и управление инцидентами (внеплановыми поломками), плановыми ремонтами и т.п. В результате предварительного анализа потребностей были выбраны процессы управления: инцидентами, проблемами, конфигурациями, изменениями, релизами, уровнем сервиса, финансами и мощностями. Что позволило бы контролировать работу городского транспорта, минимизировать затраты на обслуживание и

⁷ Черняк В.З. Теория управления. М.: Академия, 2008. – С.118

⁸ Асатрян, А.Г. Стратегия развития инновационной инфраструктурой города //Транспортное дело России, №9 -М.: 2009 – С.26

запланировать необходимые изменения, что повлекло бы за собой прозрачное и понятное для жителей города, ценообразование.

Экономическое содержание институционально-экономической инфраструктуры современного города определяется не только внешними для инфраструктурного комплекса факторами (население, экономика, экология и др.), но и отраслевым составом городского хозяйства, что свидетельствует (в сочетании с объективной сложноструктурированностью его хозяйства) о необходимости формирования адаптивной системы поддержки принятия решений, базирующейся на использовании новых информационных технологий в рамках единого информационного пространства муниципального образования и включающей следующие блоки и инструменты: оценки степени инфраструктурного обеспечения текущим задачам, а также планам и стратегиям социально-экономического развития города; выявления лимитирующих компонентов городского инфраструктурного комплекса в контексте императивов модернизационных преобразований; программно-целевого планирования инновационного развития институционально-экономической инфраструктуры современного города.

Заключение

В ходе решения поставленных задач, были сделаны основные выводы по итогам исследования:

1. Инфраструктура города представляет собой, прежде всего, категорию экономики: именно в городе происходит комплексное обслуживание населения ее отраслями. На базе комплексности инфраструктура превращается в систему жизнеобеспечения населения. Поскольку эта сфера формируется и функционирует на различных уровнях, здесь сталкиваются отраслевые и территориальные интересы субъектов собственности и субъектов хозяйствования. Таким образом, инфраструктура, являясь совокупностью отраслей, создает необходимые условия для полноценной жизни населения и развития человеческого потенциала. В свою очередь, каждая из отраслей инфраструктуры представляет собой сложную социально-экономическую систему с присущими ей признаками, свойствами, закономерностями и особенностями формирования и функционирования. Вместе с тем, инфраструктура может и должна рассматриваться как самостоятельная система более высокого порядка, объединяющая вполне определенные отрасли (системы), имеющие единую общую цель - обеспечение жизнедеятельности населения и формирование условий для социально-экономического развития, а также связанные между собой соответствующими отношениями различной сложности и степени взаимовлияния.
2. Управление инфраструктурным комплексом города - постоянный процесс, базирующийся на учете и соответствующем использовании в моделях управления силы и направлений влияния всей совокупности факторов (как общефедеральных, так и региональных и собственно муниципальных) на степень и качество инфраструктурной обеспеченности инновационного развития города как экономической системы
3. Проблемы городской инфраструктуры можно выделить по направлениям:

- Инженерная инфраструктура: плохое состояние улиц, дорог и площадей, включая подъездные дороги к городу; устаревшая система сбора и переработки отходов; малоэффективная система отопления; низкий уровень развития телекоммуникаций, плохое функционирование связи; высокая аварийность на муниципальных инженерных коммуникациях
 - Социальная инфраструктура – неудовлетворительное состояние материальных ресурсов: здравоохранения, социального обеспечения, детских дошкольных учреждений, школ, искусства и культуры, спорта и досуга; низкий уровень общественной безопасности; отсутствие средств на социальное развитие (бюджетные ограничения).
 - Коммунальная и транспортная инфраструктура – устаревшие городские коммуникации; большое количество маломощных котельных.
4. Основной целью развития инфраструктуры современного города является системный подход к формированию и развитию комплексного инфраструктурного обеспечения высокого уровня производства и качества жизни населения, включая удовлетворение производственных, социальных, культурных и других потребностей на основе масштабного осуществления инновационных проектов и программ. Стратегическое планирование решения проблем инфраструктуры предполагает анализ факторов развития, определяющих устойчивую конкурентоспособность данного города. Здесь неизбежно проведение анализа внешней среды, где происходит развитие города (включая тенденции регионального, российского и мирового уровня), анализа экономико-географического положения, межбюджетных отношений и возможностей их контроля, а также ресурсов (включая организационные).

Список использованной литературы

1. Асатрян, А.Г. Стратегия развития инновационной инфраструктурой города //Транспортное дело России, №9 -М.: 2009 – С.25-33
2. Барзилов С., Чернышев А. Город как социальное пространство //Свободная мысль, 2007. № 2. С. 3-13.
3. Ресин В.И., Попков Ю.С. Развитие больших городов в условиях рыночной экономики. Системный подход. М.: Эдиториал УРСС, 2007. – 279 с.
4. Руководство по реформированию ЖКХ муниципальных образований Серия «Градостроительство и городское планирование». СПб., 2008. – 400 с.
5. Смоляр И.М. Градостроительство как правовая планировочная систем: Серия «Градостроительство и городское планирование». СПб., 2008. – 378 с.
6. Сулова Ю.Ю. Рыночная инфраструктура города: теория, методология, практика: монография - М.: Креативная экономика, 2007. - 176 с.
7. Черняк В.З. Жилищно-коммунальное хозяйство: развитие, управление и экономика. М. : КНОРУС, 2008. – 280 с.
8. Черняк В.З. Теория управления. М.: Академия, 2008. – 322 с.