

СОЗДАНИЕ СОЦИАЛЬНОГО КЛАСТЕРА КАК ИНСТРУМЕНТ УПРАВЛЕНИЯ ФОРМИРОВАНИЕМ «УМНОЙ» СОЦИАЛЬНОЙ СФЕРЫ В ГОРОДЕ

Иваненко Л.В.¹

Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева, г. Самара

Ключевые слова: «умный город», инновационный город, социальная сфера, городское хозяйство, жилищно-коммунальное хозяйство; городской транспорт; благоустройство; проект «умной» социальной сферы, социальный кластер, управление проектами в городе.

В настоящее время значительное внимание уделяется такому феномену, как «умный город». Однако несмотря на то, что «умные города» формируются и создаются уже достаточно давно, четких критериев оценки таких городов до сих пор не существует. Чаще всего в определении «умного города» встречается следующее. Во-первых, это крупный город, обладающий мощными инвестициями; во-вторых, с активным городским сообществом, которое эффективно владеет IT-технологиями; в-третьих, характеризуется наличием большого количества инновационных технологий, применяемых в промышленности, сельском хозяйстве, социальной сфере, в управлении и др. Отдельные элементы такого инновационного города уже можно увидеть, например, в социальной сфере, в городском хозяйстве (дороги, светофоры, освещение, «умные дома» и т.д.)

Следует отметить, что в городской системе важное место занимает градообслуживающая подсистема, которая формирует не только жизнеобеспечение и жизнедеятельность в городе, но и определяет качество жизни горожан. Отрасли, которые создают инфраструктуру города, входят в состав этой подсистемы: городское хозяйство, общественная безопасность, окружающая среда, потребительский рынок, строительство и т.д.

Совокупностью количественных и качественных показателей определяется уровень развития градообслуживающей подсистемы.

К ним относятся такие, как:

- объём услуг, оказываемых населению;
- спрос и предложение на рынке услуг;
- уровень и объём потребления услуг на одного человека;
- качество услуг;
- внедрение инноваций;
- модернизация;
- уровень использования производственных мощностей и т.д.

¹Доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры управления человеческими ресурсами Самарского университета.

Традиционно одной из главных составных частей градообслуживающей подсистемы служит городское хозяйство. В его составе находятся: предприятия жилищного и коммунального хозяйства; городской транспорт; предприятия, осуществляющие работы по благоустройству; предприятия бытового обслуживания населения; предприятия, оказывающие ритуальные услуги и ряд других.

К объектам градообслуживающей подсистемы также относятся учреждения здравоохранения, физической культуры и спорта, социального обеспечения, образования, культуры и искусства. К сожалению, существует множество социальных проблем, требующих принятия незамедлительных решений, в социальном обеспечении, здравоохранении, образовании, жилищном и коммунальном хозяйствах.

В «умном» городе градообслуживающая подсистема состоит из «умных», интеллектуальных, энергоэффективных предприятий жилищного и коммунального хозяйства с внедренными цифровыми технологиями, из инновационных предприятий бытового обслуживания населения, из «умного» городского транспорта и других «умных городских элементов»

Объекты градообслуживающей подсистемы предназначены для удовлетворения потребностей населения города и практически представляют собой социальную подсистему, т.е. их целесообразно интегрировать в социальный кластер.

В качестве примера в статье приведены городские кластеры социального назначения города Самара, которые интегрируются в общегородской социальный кластер. Надо сказать, что кластерная организация городского пространства является инновационной.

Представляет интерес жилищно-коммунальное хозяйство города.

Самара - современный урбанизированный город, который должен иметь «умное», инновационное, с цифровыми технологиями, жилищно-коммунальное хозяйство. В городе действует Департамент городского хозяйства и экологии, в функции которого, прежде всего, входит управление и обеспечение инновационного социально - ориентированного развития и создание условий для устойчивого функционирования городских предприятий жилищно-коммунального хозяйства. Также Департамент осуществляет мероприятия по экологической безопасности и благоустройству территории города. Жилищный фонд города составляют 10369 домов, общая площадь которых равна 27,7 млн. квадратных метров. Управляют жилищным фондом и обслуживают его 364 управляющих компании и 440 товариществ собственников жилья, т.е. всего более 800 предприятий. Также жилищный фонд пользуется услугами коммунальных ресурсоснабжающих предприятий.

В соответствии с Федеральным законом "О государственной информационной системе жилищно-коммунального хозяйства" от 21.07.2014 N 209-ФЗ -«О ГИС ЖКХ» предприятия обязаны передавать все сведения в информационную систему, стимулируя, таким образом, автоматизацию бизнес-процессов и развитие цифровой среды в жилищно-коммунальном хозяйстве. Но

практика свидетельствует, что пока далеко не все предприятия включились в эту сетевую инфраструктуру, основной задачей которой является организация объективного и прозрачного учета потребления коммунальных ресурсов. В настоящее время между Самарской областью, Министерством связи и массовых коммуникаций Российской Федерации, Министерством строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации и ФГУП «Почта России» заключено четырехстороннее соглашение об опытной эксплуатации государственной информационной системы (ГИС ЖКХ) жилищно-коммунального хозяйства на территории Самарской области. ГИС ЖКХ прежде всего предназначена для получения населением полной и достоверной информации об услугах, тарифах и начислениях, а также для информирования органов власти данными, которые необходимы для анализа и прогнозирования в процессе принятия управленческих решений в жилищном и коммунальном хозяйствах города. Используя геоинформационную систему жилищно – коммунального хозяйства, городские жители имеют возможность проверять правильность расчетов, проводить контроль и мониторинг деятельности управляющих компаний, своевременно получать актуальные сведения о расходах и доходах по месту проживания, а в случае необходимости - направлять жалобы в контролирующие органы.

Таким образом, очевидно, что уже сегодня в Самаре предприняты определенные попытки к созданию «умного» жилищно – коммунального хозяйства, которое органично интегрируется в социальный кластер. Несмотря на то, что кластер жилищно-коммунального хозяйства является социально значимым, он в то же время оказывает существенное влияние на функционирование и развитие промышленного экономического кластера.

В последнее время в Самаре проводится работа по созданию социального кластера, включающего в себя: медицину и здравоохранение, образовательную сферу, а также кластеры жилищно-коммунального хозяйства, градостроительства, транспортно-логистического, экологического, туристического и других.

Учитывая, что городской пассажирский транспорт – это одна из важнейших составляющих территориальной инфраструктуры, а его главная задача – качественное и своевременное транспортное обслуживание городского населения, необходимо рассмотреть виды транспорта, имеющиеся в Самаре: воздушный, речной, железнодорожный и автомобильный.

В 2018 году здесь проходили матчи Чемпионата мира по футболу. Проведение такого крупного события в Самаре потребовало осуществления серьезнейших преобразований в транспортной системе - развития интеллектуально-транспортной сети для управления городской транспортной сетью и транспортными потоками. Одновременно произошло улучшение общественной безопасности и охраны порядка в городе.

В соответствии со Стратегией развития Самарского региона до 2020 года был сформирован мощный транспортно-логистический кластер путем

интеграции четырех видов городского транспорта: воздушного, речного, железнодорожного и автомобильного.

К настоящему времени в Самаре построен современный аэровокзальный комплекс. С этой целью самарский аэропорт «Курумоч» был оперативно реконструирован и модернизирован к событиям 2018 г. Причем, с внедрением самых последних инноваций – цифровых методов. Открытие нового терминала позволило увеличить пропускную способность для жителей и гостей города. Кроме открытия терминала продолжается строительство и развитие аэропортовой и аэродромной системы международного аэропорта с использованием современных информационных и цифровых технологий.

В преддверии спортивного мероприятия в городе было оптимизировано движение речного транспорта. В настоящее время реализуется план по обеспечению межгородской и внутригородской связи высокоскоростными плавательными средствами. Для этого был осуществлен капитальный ремонт многочисленных действующих объектов речной инфраструктуры. Также были приобретены новые плавучие платформы для посадки и высадки пассажиров и обновлен речной флот – и грузовой, и пассажирский.

Для туристов, прибывающих по железной дороге, потребовалось создание современной инновационной инфраструктуры высокоскоростного транспорта. Уже начато ускоренное пассажирское сообщение по маршруту Самара-Москва. Внутри региона разработан и успешно действует маршрут «Самара-Курумоч – Тольятти».

Также была срочно усилена подготовка железнодорожных путей сообщения, осуществление которой происходило медленнее всего. Кроме того, выполнения больших работ потребовал мультимодальный комплекс услуг железнодорожного вокзала. Были подготовлены и отремонтированы пересадочные узлы, центры по стандарту и управлению пассажиропотоками.

Модернизация дорожно-транспортной сети была нацелена на развитие автодорожного каркаса региона, а также для устранения разрывов, имеющих диспропорции, и узких мест, к которым относится, во-первых, строительство новых автомобильных мостовых переходов через реки Волга и Самара, а, во – вторых, завершение строительства развязки после мостового перехода «Кировский» и мостового перехода «Фрунзенский», что облегчит решение транспортной проблемы в городе.

Дорожная сеть города Самары насчитывает 1154 дороги общей протяженностью 1079 км. Зачастую состояние дорожной сети не соответствует имеющемуся количеству и типам подвижного состава.

Полученные в процессе исследования результаты аналитического агентства «АВТОСТАТ» свидетельствуют, что город Самара является лидером по количеству легковых автомобилей среди городов с населением больше миллиона человек. В Самаре проживает 1млн. 171 тыс. чел., парк автомобилей составляет около 394000 шт., при этом на 1000 населения приходится примерно 334 легковых автомобиля. На втором месте оказался Санкт-Петербург, где показатель обеспеченности составляет 319 штук. Замыкает тройку лидеров

Воронеж - 308 шт., который чуть опережает Москву, где показатель равен 304 шт. автомобилей на тысячу населения.

Кроме того, такой высокий уровень автомобилизации в Самаре потребовал организации достаточно мощного комплекса сервисных служб, обеспечивающих работу транспорта. Важной и трудно разрешимой проблемой для города является организация и обустройство стоянок индивидуального транспорта, сооружение паркингов на территории города, выделение на территории города, особенно в центре, участков для строительства коллективных гаражей, в том числе многоэтажных. В новых жилых домах уже проектируются и строятся гаражи или паркинги непосредственно в подвалах или нижних этажах здания, что представляется целесообразным и удобным для жильцов.

Вместе с тем, в Самаре происходит активное развитие рынка «умных» транспортных услуг, которое предполагает наличие следующих элементов «умного» совершенствования транспортной системы:

- внедрение и использование инновационной информационной транспортной системы;
- внедрение системы управления парковочным пространством с применением «интернета вещей»;
- отслеживание параметров транспортных потоков – внедрение системы мониторинга с помощью цифровых технологий;
- применение системы телеобзора дорожного движения в городе;
- применение системы фото - и видеофиксации нарушений правил дорожного движения;
- установка «умных» светофоров и динамических дорожных табло;
- установка электронных табло на остановках общественного транспорта;
- применение мобильной оплаты проезда в общественном транспорте по единому проездному электронному документу;
- организация потенциального использования беспилотного общественного транспорта.

Многое из этого уже функционирует на дорогах и улицах города Самары.

Практика свидетельствует, что рыночная экономика разобщает социальную и экономическую сферы (например, в результате различных форм собственности). Экономическая природа кластера, воспроизводственные процессы его функционирования на рынке, напротив, способствуют объединению социальной и экономической подсистем в единое целое. Кроме того, кластер, имея в своем составе бизнес, представителей органов власти и научной общественности, позволяет своим членам объединяться в некую триаду «бизнес – власть – наука» и участвовать в управлении процессами, происходящими на городских территориях.

Активизация создания кластеров как особой формы территориальной организации повышает эффективность процесса создания совершенно новой

формы организации жизни населения – «умного» города, а кластер служит инструментом управления.

Создание кластеров характеризуется рядом отличительных признаков:

- сосредоточение критической массы родственных, поддерживающих друг друга отраслей, вспомогательных организаций, обеспечивающих экономию на масштабах производства, используемых инновациях, ресурсах, информации и др.;
- объединение для совместной деятельности и проведения согласованной политики;
- глубокая технологическая кооперация для участия в системах накопления добавленной стоимости в сочетании с избирательной конкуренцией друг с другом, что является движущей силой;
- особая инновационная среда в кластерах создает условия и предпосылки инновационного технологического развития территории.

Все выше представленное может быть с успехом положено в основу разработки проекта создания социальной сферы «умного» города Самара.

Следует учесть, что «умная» градообразующая подсистема в Самаре практически уже представляет собой действующий экономический кластер.

Для разработки проекта создания «умной» социальной сферы – социального кластера - будет целесообразно применение нового инновационного метода – управление проектами в городе. Это должен быть широкомасштабный организационный проект, требующий соответствующих условий в городе, больших затрат времени и финансов. Менеджер данного проекта должен, прежде всего, объединить усилия ученых и специалистов-практиков различных сфер, затем осуществлять непосредственное руководство, производить необходимую корректировку действий, обеспечивать финансирование, предусматривать и минимизировать риски, возникающие при реализации данного проекта. Очевидно, что это многоэтапный и многосложный процесс, причем тесно связанный со степенью подготовленности города. Таким образом, проект создания социальной сферы – социального кластера «умного» города должен основываться на научных инновационных исследованиях, на цифровых технологиях, на бенчмаркингах, используемых в социальной сфере. При этом процесс формирования кластера выступает как инструмент управления созданием «умной» социальной сферы в городе.

Список использованных источников:

1. Руднева, П.С. Опыт создания структурных кластеров в развитых странах // Экономика региона. 2007. №18. Ч. 2 (декабрь) URL: <http://journal.vlsu.ru>.
2. Тимощук Н.А., Иваненко Л.В. Создание социального кластера как механизма инновационных преобразований социальной сферы в регионе. Вестник Самарского государственного университета. Серия «Экономика и управление». Издательство «Самарский университет», 2013. – Вып. 10(111). – 121-127

3. Ярунгина Ю.В., Иваненко Л.В.К вопросу о необходимости создания социального кластера. // Международный сборник статей. Экономика, управление и право в современных условиях. 2013. Выпуск 3(20), с.190-197
4. Плотников В.А. Инновационная активность российских промышленных предприятий как фактор экономической безопасности // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: История. Политология. Экономика. Информатика. 2012 № 13-1. С.5-10.
5. Поляков, Н. А. Безопасный интеллектуальный город как приоритетный инновационный проект кластера радиоэлектроники / Н. А. Поляков // Инновации. - 2016. - № 11. - С. 76-80.
6. Попова Е.В. О концепции федерального закона «О государственной поддержке инновационной деятельности в Российской Федерации» // Инновации. – 2010, №2 (136). – С. 3-9.
7. Матич Л. Ю. Дорожная карта кооперации компаний с инновационным окружением / Л. Ю. Матич, Н. Н. Веселитская // Инновации. - 2016. - № 11. - С. 117-125.
8. Машегов П.Н. Национальная инновационная система и ее региональные компоненты Садков В.Г., Машегов П.Н. // Региональная экономика: теория и практика. 2008. № 23. С. 2-8.

ПРИВОЛЖСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ И ЕГО СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ В ФОКУСЕ МНОГОМЕРНОГО ШКАЛИРОВАНИЯ

Ильина А.И.¹, Трусова А.Ю.², Люкшин Д.Е.³

Самарский национальный исследовательский университет имени академика
С.П. Королева, г. Самара

Ключевые слова: ПФО, социально-экономические показатели, регион, многомерное шкалирование.

В настоящее время вопросы, связанные с совершенствованием региональной политики в сферах экономики играют первостепенное значение. Органы государственной статистики ведут постоянный учет социально-экономических показателей, как на государственном, так и на региональном уровне. Документально оформленные статистические данные позволяют проводить глубокий анализ с использованием математических методов и информационных технологий. В этой связи изучение социально-экономических показателей федеральных округов является актуальным и практически

¹Старший преподаватель кафедры математики и бизнес-информатики Самарского университета.

²Кандидат физико-математических наук, доцент, доцент кафедры математики и бизнес-информатики Самарского университета.

³Студент 3 курса магистратуры Института экономики и управления Самарского университета.