

6. Паспорт муниципального образования. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Амурской области. – Благовещенск, 2006.
7. Корнилов и др. Травматология: Практическое руководство для врачей. – СПб.: Гиппократ, 1999. – 237 с.
8. Назаренко, Н.В., Дорофеев, Ю.Ю., Комеда, В.Б., Шадымов, А.Б. Анализ смертности от транспортных травм в Алтайском крае в 2000-2012 гг. // Медицинская экспертиза и право. – 2014.
9. Концепция развития службы лабораторной диагностики в Российской Федерации. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 31 августа 2000 г., № 1202-р.

УДК 338.4 (571.61)

М.В. Зинченко, И.А. Лепехин

НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ СФЕРЫ БЫТОВЫХ УСЛУГ, А ТАКЖЕ УСЛУГ ТОРГОВЛИ, ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ РАЙОНОВ АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ

В статье рассмотрена сфера услуг, а точнее, – бытовые услуги, услуги торговли, транспорта и связи, предоставляемые жителям поселков и сел районов Амурской области.

Ключевые слова: население, населенные пункты, услуги торговли, транспорта и связи, бытовые услуги.

SOME ISSUES OF UTILITIES SERVICES DEVELOPMENT, DEVELOPMENT OF TRADE, TRANSPORT AND COMMUNICATION IN THE AMUR REGION'S DISTRICTS

In this article we discuss the scope of services, specifically utilities services, trade, transport and communications, provided to the residents of towns and villages of the Amur Region's districts.

Key words: population, settlements, services of trade, transport and communications, utilities services.

Объединение на первый взгляд довольно различных видов услуг кажется не совсем верным. Однако это не так. Их соединяет одно обстоятельство – техническая возможность пользоваться ими эпизодически. И действительно, при наличии в доме холодильника совсем не обязательно ежедневно посещать магазин и поломка холодильника, других электро- и радиоприборов происходит не каждый день, как и возникшая необходимость в ремонте обуви и транспортных средств. Люди ежедневно не посещают парикмахерские, не ездят в районный центр, не испытывают потребности в заготовке дров (угля) и сена. Поэтому механизм предоставления этих услуг и может носить эпизодический характер.

Рассмотрим конкретные виды деятельности (виды услуг).

Бытовые услуги населению

В советское время система оказания бытовых услуг жителям населенных пунктов районов области носила двухуровневый характер. В райцентрах находились дома быта (ДБ) или комбинаты бытового обслуживания (КБО). Они были открыты и в наиболее крупных поселках и селах, а на уровне населенных пунктов действовали комплексные приемные пункты (КПП). Последние к 1985 г. были размещены в 35,1% всех поселков и сел районов области. При этом 80% их приходилось на центры муниципальных образований, из которых в 64,4% имелись или КПП, или КБО, или ДБ [1].

К 2010 г. ситуация кардинально изменилась. Происходившие за это время в стране революционные перемены существенно ударили по отрасли, прежде всего коснувшись ее организации поселенческого уровня. С территории районов области исчезли дома быта, комбинаты бытового обслуживания и комплексные приемные пункты. Доля населенных мест, где в каком-либо виде присутствовали элементы сферы бытового обслуживания, уменьшилась более чем в 3,5 раза, составив 10,5%. Причем все они были теперь сосредоточены только в центрах муниципальных образований, но и здесь имелись лишь в 22,6% селений. В результате 64,7% населения районов утратили возможность получить какую-либо бытовую услугу по месту жительства или поблизости от него (в центре муниципального образования) [2]. Сделать это можно только в райцентре, а до него в среднем по области более 50 км, да еще надо учесть состояние дорог [3].

Рассмотренная проблема усугубляется еще и тем, что с 1985 г. по 2010 г. потребность населения, в том числе и сельского, в услугах бытового характера не только не уменьшилась, а значительно возросла. Это объясняется существенным ростом различных технических средств, находящихся в собственности людей (машин, электро- и радиоприборов, компьютеров и т.д.), одежды и обуви, которые требуют чистки и ремонта, стремлением людей экономить, а не тратить средства на замену вышедшей из строя вещи.

При этом для элементов сферы бытовых услуг речь идет об их присутствии на территории данных сел и поселков, а не об их спросовом разнообразии. В данный момент бытовые услуги в основном представлены парикмахерскими и реже мастерскими по пошиву и ремонту одежды.

Необходимо более подробно рассмотреть причины данного явления в связи с тем, что это не бюджетный, а коммерческий сектор социально-экономического обслуживания.

Предположительно причина заключается в следующем (доказательства нижеприведенной точки зрения требуют дополнительных, специальных исследований).

Во-первых, развернутая к 1985 г. в населенных пунктах районов области сеть КПП уже тогда в большинстве случаев не окупала себя, т.е. носила не экономический, а административно-политический характер. Поэтому с приходом рыночных отношений она была быстро свернута головными предприятиями, которые, в свою очередь, тоже долго не просуществовали, не вписавшись в новую систему хозяйствования.

Во-вторых, существенную часть общего объема предоставляемых бытовых услуг ДБ и КБО составляли пошив и ремонт одежды, изготовление трикотажных изделий и химчистка. Но ускоренное насыщение регионального рынка дешевыми китайскими товарами, отсталость и изношенность оборудования ДБ и КБО сделали эти услуги невостребованными.

В-третьих, в 1985 г. ремонт радио- и электроприборов, автотранспорта и электронной техники занимал незначительную часть сферы бытового обслуживания населения связи с невысоким уровнем обеспеченности ими граждан нашей страны, прежде всего в сельской местности. Но к 2005 г., а еще заметнее к 2010 г. ситуация в этом вопросе существенно изменилась. Общий объем бытовых технических средств на селе вырос в разы.

Вместе с тем шить одежду и работать на трикотажной машинке, делать прическу и маникюр, торговать можно научиться за 1-3 месяца самостоятельно или под руководством уже состоявшегося специалиста. А вот для того, чтобы отремонтировать бытовую технику и автомашины, нужно разбираться в схемах телевизоров, холодильников и других электрических и электронных приборов, в устройстве автомобиля. И не только разбираться, но и иметь практические навыки работы с ними. Усвоить это за 1-3 и даже за 6 месяцев практически невозможно, тем более самостоятельно. Поэтому, несмотря на то, что за 25 лет рыночный спрос на эти услуги вырос в разы, отсутствие подготовленных специалистов соответствующего профиля существенно сдерживает развитие данного сегмента сферы услуг на селе.

Таким образом, свертывание ранее существовавшей системы оказания бытовых услуг населению сельской местности было закономерно в новых экономических реалиях, несмотря на прежний внешне коммерческий характер данной отрасли хозяйствования. В условиях, когда дефицит промышленных потребительских товаров замещался через систему бытового обслуживания, эта деятельность была экономически успешной. Со сменой же экономической парадигмы она просто перестала быть востребованной в тех масштабах, в которых ранее осуществлялась.

Несмотря на имеющийся спрос на ремонтно-восстановительные работы технического плана, попыток внедрить малый бизнес в систему оказания подобных услуг сельскому населению не было. В отличие от легкого и быстрого получения профессии продавца, парикмахера, швеи данный элемент бытовых услуг требует определенных средств для приобретения оборудования и приборов, при длительном сроке их возврата и обучения специалистов по означенным направлениям.

В то же время существует положительный опыт решения этого вопроса в постсоветское время. Так, в Республике Беларусь данная проблема была решена за счет пятилетних «налоговых каникул» для частных предпринимателей и малого бизнеса, организующих оказание подобных услуг на селе, с одной стороны, и предоставления государственных гарантий, а также за счет частичного субсидирования процентной ставки банковского кредита, – с другой. Такой способ подошел бы и для улучшения сложившейся ситуаций в нашей стране.

Услуги торговли

Деятельность данной отрасли позволяет населению удовлетворять главные свои потребности – в пище и одежде. Кроме того, именно через сеть торговых точек производители реализуют такие необходимые товары как предметы домашнего быта, различного рода технические устройства, предметы домашней обстановки и т.д. Поэтому распространенность подобных точек, их доступность во многом сказывается на комфортности проживания людей.

Сравним состояние торговли в 1985 г. и в 2010 г. в поселках и селах Амурской области.

В 1985 г. сеть магазинов охватывала 94,9% населенных пунктов районов области (не считая райцентры), где проживало 97% населения. Общее число торговых точек составляло 1250 единиц, 67% из них размещались в центрах муниципальных образований.[1].

Рассмотрим изменения, которые произошли к 2010 г.

Во-первых, до 67% сократилось число поселков и сел, где существовали объекты торговли, т.е. уменьшение на 27,9%. Но при этом общее число торговых точек выросло до 1726 единиц, или на 38,1%. Причем уже не 67% их размещалось в центрах муниципальных образований, а 88,4%.

Во-вторых, рост числа объектов торговли осуществлялся прежде всего за счет центров муниципальных образований. Это подтверждается увеличением количества торговых точек на 77% – по сравнению со средним показателем более чем в два раза [2].

В-третьих, на первый взгляд сокращение географии охвата объектами торговли населенных мест районов области, даже при росте их общего количества, можно принять за отрицательное явление. Однако это не совсем так. За рассматриваемый период численность населения, имеющего ежедневный доступ к объектам торговли поселков и сел районов области (без райцентров), уменьшилась на 1,3%, а с учетом статистической ошибки практически осталась неизменной. То есть рост и усиление услуг торговли именно в центрах муниципальных образований происходили не за счет снижения доступа населения районов области к этой сфере.

Причина заключается в отсутствии экономической целесообразности существования торговой точки в этих поселениях, прежде всего потому, что их собственное экономическое бытие находится под большим вопросом. Все они представляют собой периферийные мелкие населенные пункты или с числом населения 200 и менее человек, или спутники городов, райцентров и центров муниципальных образований, с расстоянием до них 1-3 км.

Таким образом, за рассматриваемый период услуги сферы торговли в качественном плане не ухудшились, а в количественном – существенно возросли. Охват данной услугой жителей сельских районов области практически не изменился, а его уменьшение не выходит за рамки статистической погрешности.

Транспорт и связь

В настоящее время роль транспорта и связи в нашей жизни резко возросла, зачастую это стало приобретать системообразующий характер. Уменьшая время, необходимое для переезда с одного места в другое, увеличивая скорость передачи информации, транспорт и связь не только являются очень важной частью системы жизнеобеспечения, но и активно влияют как на нее, так и на систему расселения территории.

Еще 50 лет назад расстояние в 10-15 км считалось существенным, 30 км – большим, чтобы их преодолеть, требовалось 1-3 часа, а чтобы связаться с другим населенным пунктом этого же района, проще и надежнее было послать письмо, чем воспользоваться телефонной связью, которая даже если и была, то работала с большими перебоями. Сейчас, за редким исключением, чтобы покрыть указанное расстояние, нужно 10-30 минут (в худшем случае – 20-60 минут). Качество и доступность телефонной связи резко повысились. В этих условиях социальная и экономическая необходимость существования части сел и поселков потеряла свою актуальность, ведь они создавались в иных технологических реалиях. А с другой стороны, уровень развития транспорта и связи позволяет уменьшить минимальный набор объектов социальной инфраструктуры, располагаемых в населенном пункте, по сравнению с тем, как это было раньше, когда практически каждое поселение было автономным образованием.

Рассмотрим услуги транспорта. С уменьшением ряда элементов социальной инфраструктуры в пределах территорий сел и поселков, как малых и периферийных, так и средних и поселенческих центров муниципальных образований, значимость этой услуги существенно возрастает.

В этом вопросе (как и при рассмотрении ситуации с телефонной связью) будут использованы данные по состоянию в 2005 г. [4].

В 2005 г. транспортное сообщение с райцентром имели 84% населенных пунктов районов области (в 1985 г. – 82,7%). Значит, 93% (в 1985 г. – 75,7%) населения этих сел и поселков имело возможность с посещать центр района для решения своих проблем. Средняя частота реализации этих возможностей (средняя частота рейсов) существенно уменьшилась. Если в 1985 г. она составляла 11,3 раза в неделю, то в 2005 г. – 3,6 раза. Число центров муниципальных образований, имеющих устойчивую транспортную связь с центром района, осталось за рассматриваемый период неизменным – 93,6%, но доля населения, проживающего в них и имеющего такую возможность, увеличилась с 84,9% до 95,7%. Необходимо отметить, что, несмотря на сокращение среднего числа регулярных рейсов с 12,8 в 1985 г. до 4,5 в 2005 г., для этого вида населенных пунктов их больше, чем в среднем по селам и поселкам районов области в целом.

В отношении телефонной связи следует отметить отсутствие данных по 1985 г. Существующие показатели характеризуют по одним районам почтовую связь, по другим – телефонную, и привести их к единому знаменателю не представляется возможным. Тем не менее дать количественную оценку состоянию столь важного элемента социальной инфраструктуры необходимо. По состоянию на 2005 г. 76,6% населенных пунктов районов области имели устойчивую телефонную связь, в них проживало 92,3% всего населения этих районов. Еще лучше положение дел в центрах муниципальных образований. В них устойчивую телефонную связь имеют уже 94,2% поселков и сел, в которых проживают 97,6% жителей этого вида поселений. Тем не менее нельзя не отметить, что по состоянию на 2005 г. 7,7% населения районов области не имели нормальной телефонной связи.

В последующем предполагается провести анализ наличия и обеспеченности населения различными видами услуг по состоянию на 1985, 2005 и 2010 гг. Помимо уже приведенных показателей, он будет дополнен: в бытовой сфере анализом состояния и географией по видам оказываемых услуг, в транспортной – наличием и качеством дорог, в телефонной связи – количеством телефонов в населенных пунктах. Также будет предложен интегральный показатель, характеризующий общее состояние этой сферы, проведены ранжирование и типологизация поселений по уровню развития в них объектов социальной инфраструктуры, доступности предоставляемых ими услуг в различных типах поселений.

Это позволит выдвинуть предложения по улучшению сложившейся ситуации, разработать организационно-финансовый механизм, позволяющий с минимальными усилиями и затратами их реализовать. В частности, речь пойдет о качественном изменении бытового обслуживания населенных пунктов районов области, а также стимулирующих мероприятий для бизнеса, делающих село экономически привлекательным. Те же мероприятия, в несколько измененном виде, будут предложены и для развития сфер торговли и транспортного сообщения. Кроме того, по всем предложениям будет произведены экономические расчеты, в том числе для бюджета.

1. Рябченко, В.И., Моисеенко, В.Г., Айнварг, Е.С. Исследования проблем развития социальной инфраструктуры Амурской области на период до 2000 года. Этап 1. Анализ градостроительной изученности и социальной обеспеченности населенных пунктов Амурской области. – Благовещенск: РИО «Амурпрполиграфиздат», 1986.

2. Паспорта районов за 2010 г. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Амурской области. – Благовещенск, 2011.

3. Мотрич, Е.Л., Лепехин, А.В, Лазарева, В.В. Население Амурской области по городам, поселкам городского типа, сельским населенным пунктам и населенным местам (1889-2010 гг.). Справочник. – Благовещенск: Амурский гос. ун-т, 2015.

4. Паспорт муниципального образования. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Амурской области. – Благовещенск, 2006.