



## ИСТОРИЯ, ПОЛИТОЛОГИЯ

---

УДК 902

### **ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ МУНИЦИПАЛИТЕТОВ НА РУБЕЖЕ XX-XXI вв. (на примере Падунского автопредприятия №1 г. Братска Иркутской области)**

*В.А. Кудашкин\**, канд. ист. наук  
*М.М. Жеребцов*, соискатель  
БрГУ, Братск

*В статье раскрываются некоторые проблемы муниципалитетов на рубеже XX-XXI вв., а именно: невосприимчивость к современным рыночным условиям и нехватка современных образованных управленческих кадров. На примере Падунского автопредприятия показано, что аналогичная ситуация складывалась и в хозяйственных отраслях.*

**Ключевые слова:** муниципальные образования на рубеже XX-XXI вв., автопредприятия, рыночная экономика.

В настоящее время местное самоуправление считается обязательным атрибутом любого цивилизованного и правового государства. Наличие либо отсутствие в государстве данного института позволяет во многом судить о его демократическом или антидемократическом характере. Местное самоуправление выступает одним из основных институтов гражданского общества, который позволяет населению на доступном властном уровне принимать участие в управлении делами государства, самостоятельно решая отдельные вопросы местного значения.

Стоит отметить, что за последние годы многое удалось сделать на пути к закреплению местного самоуправления в качестве неотъемлемого элемента демократического и правового российского государства. Были приняты основные нормативно-правовые акты, регламентирующие деятельность граждан по осуществлению конституционного права на местное самоуправление. Создана и довольно эффективно действует система органов местного самоуправления. Сформирована финансово-экономическая база, необхо-

димая для деятельности муниципальных образований.

Вместе с тем, несмотря на все предпринимаемые государством усилия, еще остаются отдельные проблемы на пути развития муниципальных образований, которые не решены в достаточной степени.

Проблемы развития муниципальных образований нередко возникают на первоначальном этапе их создания и установления территориальных основ местного самоуправления. Вопросы, связанные с разделением территории субъекта РФ на отдельные муниципальные образования и установлением их административно-территориальных границ, были одними из наиболее сложных при разработке нового федерального закона от 6 октября 2003 г. №161-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».

Нужно отметить, что окончательного решения данной проблемы пока нет. И сегодня нередко возникают сложности при определении территории отдельных муниципальных образований. Например, достаточно тяжело бывает распределить

межселенные территории между сельскими поселениями так, чтобы в полной мере обеспечить сельскохозяйственные и иные потребности всех данных муниципальных образований. Зачастую возникают ситуации, когда объекты жилищно-коммунального хозяйства, необходимые для обеспечения бытовыми услугами жителей одного муниципалитета, фактически находятся на территории другого.

В современной России жители муниципальных образований все чаще предпочитают организовывать местное самоуправление на самом низшем уровне – уровне подъезда или дома. Уже давно приобрела массовый характер организация товариществ собственников жилья.

Помимо перечисленного, одной из важнейших проблем развития муниципальных образований можно назвать совершенствование системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров для муниципальной службы и органов государственной власти, осуществляющих взаимодействие с муниципальными образованиями.

С территориальными проблемами развития муниципальных образований часто довольно тесно бывают связаны проблемы развития муниципального хозяйства. Многие муниципальные предприятия и учреждения, особенно работающие в сфере жилищно-коммунального комплекса, осуществляют свои функции крайне неэффективно. Для развития жилищно-коммунального хозяйства муниципальных образований необходимо найти решение целому ряду самых различных задач, которые непосредственно связаны с ЖКХ.

Следует отметить, что в последние годы, в связи со становлением и развитием рыночных отношений в нашей стране, существенно изменилось и содержание деятельности предприятий и учреждений муниципального и городского хозяйства. Так, существенно повысились тарифы на жилищно-коммунальные и транспортные услуги, выросли доходы работников данной сферы. К сожалению, не всегда рост тарифов сопровождается значительным

улучшением качества предоставляемых услуг.

Проблемы муниципальных образований в России сейчас стоят особенно остро. Основные вопросы, которые предлагаются для рассмотрения в данном исследовании, это влияние экономических реформ и рынка на изжившую себя административно-командную систему; отсутствие образованных кадров в управлении муниципалитетами.

Формирование местных органов власти проходило в достаточно сложных условиях: разваливался Советский Союз, и на его территории формировалось государство с новой политической, экономической и социальной системой. На смену старым советским органам местного управления приходила новая система муниципальной власти, которая создавалась очень неравномерно и стихийно.

Старые Советы на ходу преобразовывались в новые городские Думы. Население воспринимало этот процесс с недоверием и настороженностью. Органы муниципальной власти зачастую просто навязывались населению без учета его интересов, что в корне противоречит главной задаче муниципальной системы – отражать интересы граждан и реагировать на их проблемы. Именно по этим и многим другим причинам сейчас в России существует много проблем с органами управления на местах.

Аналогичная ситуация складывалась и в хозяйственных отраслях. Неприиспособленные к рыночной системе, неповоротливые и громоздкие советские предприятия не выдерживали конкуренции – они проигрывали частным структурам в мобильности и способности адаптироваться к рыночным условиям.

Не являлись исключением и различные транспортные предприятия, осуществлявшие перевозку пассажиров. В 90-е годы, когда еще не успели развиваться частные перевозки и служба такси, муниципальные автопредприятия занимали доминирующее положение. Резко переведенные на самоокупаемость и переданные в ведение буквально только что соз-

данных муниципальных властей, предприятия оказались на грани глубокого кризиса, который продолжает развиваться и сейчас.

Братский район, как и другие районы, также глубоко затронула эта ситуация [1]. В 90-е годы на территории Братского района действовало два автопредприятия – Братские пассажирские АТП №1 и №2. О ресурсах БПАТП №1, которое взято за основу исследования, свидетельствует статистика, приведенная в таблице №1.

Из материалов таблицы №1 можно сделать вывод, что предприятию сильно повезло – до 1991 года удалось провести капитальное обновление всего автопарка. В 1985 г. предприятие было оснащено самыми современными машинами на тот период – ПАЗ, ЛАЗ, ЛиАЗ и др., средний возраст автобусов в 1990-2000 гг. составлял около 9 лет [3]. А с 2000 г. ситуация стала катастрофической. Старение автопарка началось еще в 1992-1993 гг. Новые автобусы поступали в меньшем количестве, а к 2000 г. началось сокращение автопарка, что говорит о глубоком кризисе предприятия.

В это время начинает развиваться частная перевозка, возникает сеть организа-

ций такси, и становится заметна тенденция к сокращению количества пассажиров. Пиком перевозок стал 1995 год. Этот год был также одним из наиболее напряженных и кризисных в истории предприятия: количество пассажиров выросло, а автопарк начал стареть и перестал обновляться.

Жители Братска до сих пор вспоминают фактическое отсутствие расписания у рейсовых автобусов, постоянные задержки, опоздания и поломки. Однако нельзя сказать, что к настоящему времени АТП полностью справилось с проблемой поломок. Нередки ситуации, особенно зимой, когда автобусы, поломавшись, не доезжают до места назначения. До сих пор можно увидеть на улицах старые ЛиАЗы 677 М, неблагодарно именуемые в народе «сараями», которым уже по 20-30 лет, в то время как частные компании покупают оборудованные по последнему слову техники ПАЗ 4230, НефАЗ, ЛиАЗ 5570. С появлением в России автобусов из-за рубежа на братских дорогах работают – опять-таки, частные – современные Neoplan, Man, Daewoo и т. д.

Таблица №1

*Показатели состояния Падунского автопредприятия г. Братска Иркутской области в 1985-2000 гг.[2].*

Показатели	1985	1990	1995	2000
Общее количество транспортных единиц / в т. ч. технически исправных ( <i>шт.</i> )	117\111	129\102	124\116	117\109
Выручка, <i>тыс. руб.</i>	2969,0			22341,6
Расходы на эксплуатацию	3515,5			38,785
Возраст автобусов				
До 3 лет		1		
До 8 лет		107	67	38
До 10 лет		21	22	20
До 13 лет			1	42
Свыше 13 лет				17
Количество перевезенных пассажиров, <i>тыс. чел.</i>	24342,3	24571,0	29944,4	19257,6

Конечно, нельзя сказать, что муниципальные автопредприятия не получают обновления: в 2008 г. автопарк МПАТП №1 пополнился девятью новыми автобусами марки НефАЗ [1]. Вместе с тем, добавились новые проблемы – маршрутки и частные автобусы, которые, используя свои преимущества (свободный график движения, более новый автопарк, равная цена за проезд с муниципальными автобусами), успешно конкурируют с БПАТП.

Однако у автопредприятия также есть преимущество – проездные билеты, которые пользуются особой популярностью у студентов, потому что с учетом льгот их цена практически в два раза ниже, чем для обычных пассажиров. Частные фирмы не могут предоставить подобные льготы вследствие своей неорганизованности и малочисленности автопарка. Поэтому деятельность БПАТП выгодна тем, кто регулярно пользуется автобусами.

Таким образом, Падунское автопредприятие №1 находится сейчас в весьма затруднительном положении: развитие свободного рынка пассажироперевозок далеко не лучшим образом повлияло на состояние муниципального предприятия.

Муниципальные образования, существуя в рыночных условиях, продолжают управляться кадрами, которые были воспитаны при советской системе, что, несомненно, тормозит развитие муниципалитетов, а вместе с ним и экономическое развитие страны в целом.

Сейчас находятся в состоянии банкротства или близки к этому многие пассажирские предприятия – Чунское, Красноярское, Иркутское и т. д. Государство пока не предпринимает никаких решительных мер для спасения муниципальных предприятий, что грозит последним в скором будущем полным исчезновением и появлением на их месте частных структур, быстро адаптирующихся к рыночным условиям.

#### *Литература*

1. Деятельность БПАТП в период с 1985 по 2000 гг. // Арх. Администрации г. Братска, Ф. Р-121, Оп.1. Д. 126- 131.
2. Хозяйственные отчеты Чунского МУП АТП за 1996 г. // Арх. Администрации Чунского р-на, Ф. М- 45, Оп.1. Д. 28
3. Лужкова М. Чунское АТП: прошлое и настоящее // Чунский вестник 2011, 15 мая.

УДК 323 908

### **ПЕЧАТНЫЕ СМИ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ КАК ИДЕОЛОГИЧЕСКИЙ ДЕТОНАТОР В ИСТОРИЧЕСКОМ СОЗНАНИИ ГРАЖДАН В 1987-1991 гг.**

*В.В. Никуленков, аспирант  
СФУ, Красноярск*

*В статье освещаются общественно-политические события переходного периода жизни советского общества и его политической системы. Внутрипартийный раскол приводит в Верховный Совет представителей новой интеллигенции, и в частности, популярных в народе журналистов. Однако неструктурированная реформа гласности и неограниченная свобода слова приводят к тому, что под сомнение поставлены не только события советской истории, но и основополагающие позиции государственности и идеологии СССР – России. При безответственном вмешательстве новой журналистской интеллигенции в вопросы идеологии, экономики, политики, истории, национальных и внешнеполитических отношений имидж государства и партии резко падает, происходит идеологический распад, который создает условия для распада территориального.*