

УДК: 656.02:625.4:640

ЖИТЛОВО-КОМУНАЛЬНЕ ГОСПОДАРСТВО, ЯК СКЛАДОВА СІТЛОГІСТИКИ ПРОМИСЛОВОГО МІСТА

Майорова І.М. д.е.н., професор кафедри технології міжнародних перевезень і логістики
Державного вищого навчального закладу «Приазовський державний технічний університет»

Майорова І.М. Житлово-комунальне господарство, як складова сітілогістики промислового міста.

В статті доведено, що сітілогістика виступає складовою муніципального менеджменту і вирішує питання з догляду за об'єктами міської інфраструктури: житловими будинками, торгівельними площами і офісами, займається організацією роботи муніципального транспорту, постачанням води, тепло і енергоресурсів в міські будівлі і на місцеві виробничі підприємства. Житлово-комунальне господарство будь якого міста відповідає за дієвий стан транспортних комунікацій, обслуговує їх, безпосередньо займається постачанням води, тепла і палива мешканцям міста. Тобто, у такому сенсі потрібно сказати, що житлово-комунальне господарство виступає складовою сіті логістики. На даний час питання розвитку і функціонування інфраструктури міста, за що відповідає житлово-комунальне господарство, виступає найголовнішим показником його конкурентоспроможності, підвищує рівень життя мешканців, залучає до території інвестиційні ресурси, транзитні транспортні потоки і підвищує рівень товарних потоків на території. Питаннями розвитку і функціонування сіті логістики займалися вітчизняні і іноземні фахівці, вони розглядали сіті логістику з транспортних підходів і екологічної безпеки. Проблеми розвитку, функціонування, реформування житлово-комунального господарства висвітлені в працях відомих вітчизняних науковців. Але ні в теоретичних, ні в практичних публікаціях не розглядалися підходи щодо функціонування житлово-комунального господарства, як складової сіті логістики сучасного міста. Для управління об'єктами житлово-комунального господарства, статистичного і економічного обґрунтування управлінських рішень в статті запропоновано об'єднання об'єктів житлово-комунального господарства за галузевою приналежністю в кластери, які існують і обслуговують певну територію. Для статистичної і економічної доцільності запропоновано використовувати показники валового регіонального продукту і індекси ділової активності, що забезпечить об'єктивну оцінку результатів функціонування житлово-комунальних кластерів. Подальший розвиток досліджень сіті логістики і житлово-комунального господарства автор пропонує проводити в напрямку розбудови програми привабливості українських міст і територій для гідного проживання мешканців, відтворення сучасного інформаційного простору і екологічно чистого довкілля.

Mayorova I. Housing and communal services, as making city of logistic of industrial city.

It is shown in the article, that city the logistic comes forward as a constituent of municipal management and decides questions on maintenance the objects of municipal infrastructure: dwelling-houses, trade areas and offices, engages in organization of work of municipal transport, providing the water, thermal and power resources of municipal building and local productive enterprises. Housing and communal services what or modern city responsible for the working state of transport communications, serves them, directly engages in the serve of water, heat and gas to the habitants of city. Id est, it be possible to say, that housing and communal services comes forward as a constituent city of logistic. Presently development and functioning of municipal infrastructure, what housing and communal services is responsible for, come forward as an above all index of his

competitiveness, promotes the standard of living of habitants, brings over to territory investment resources, transit transport streams and promotes the level of товародвижения on territory. By research of questions of development and functioning сити of logistic home and foreign specialists occupied, they examined сити logistic in attachment to transport streams and ecological. The problems of development, functioning, reformations of housing and communal services are sanctified to scientific works of the known home scientists. However, the role of housing and communal services was not examined neither in theoretical nor in practical publications, as making сити of logistic of modern city. For a management by the objects of housing and communal services, statistical and economic ground of administrative decisions in the article the association of objects of housing and communal services is offered on branch belonging in clusters that exist and serve certain territory. For statistical and economic expediency it is suggested to use the indexes of gross regional product and indexes of business activity, that will provide the objective estimation of results of functioning - of housing and communal clusters. Further direction of researches city of logistic and housing and communal services an author suggests to conduct in the direction of development of the program of attractiveness of the Ukrainian cities and territories for the deserving residence of habitants, creation of modern informative space and ecologically clean environment.

Майорова И.Н. Жилищно-коммунальное хозяйство, как составляющая ситилогистики промышленного города.

В статье показано, что сити логистика выступает в качестве составляющей муниципального менеджмента и решает вопросы по содержанию объектов городской инфраструктуры: жилых домов, торговых площадей и офисов, занимается организацией работы муниципального транспорта, обеспечением водными, тепловыми и энергетическими ресурсами городских зданий и местных производственных предприятий. Жилищно-коммунальное хозяйство какого либо современного города отвечает за рабочее состояние транспортных коммуникаций, обслуживает их, непосредственно занимается подачей воды, тепла и газа жителям города. То есть, можно сказать, что жилищно-коммунальное хозяйство выступает в качестве составляющей сити логистики. В настоящее время развитие и функционирование городской инфраструктуры, за что отвечает жилищно-коммунальное хозяйство, выступает в качестве самого главного показателя его конкурентоспособности, повышает уровень жизни жителей, привлекает к территории инвестиционные ресурсы, транзитные транспортные потоки и повышает уровень товародвижения на территории. Исследованием вопросов развития и функционирования сити логистики занимались отечественные и иностранные специалисты, они рассматривали сити логистику в привязке к транспортным потокам и экологической безопасности. Проблемам развития, функционирования, реформирования жилищно-коммунального хозяйства посвящены научные труды известных отечественных ученых. Однако, ни в теоретических, ни в практических публикациях не рассматривалась роль жилищно-коммунального хозяйства, как составляющей сити логистики современного города. Для управления объектами жилищно-коммунального хозяйства, статистического и экономического обоснования управленческих решений в статье предложено объединение объектов жилищно-коммунального хозяйства по отраслевой принадлежностью в кластеры, которые существуют и обслуживают определенную территорию. Для статистической и экономической целесообразности предложено использовать показатели валового регионального продукта и индексы деловой активности, которые обеспечат объективную оценку результатов функционирования жилищно-коммунальных кластеров. Дальнейшее направление исследований ситилогистики и жилищно-коммунального хозяйства автор предлагает проводить в направлении развития программы привлекательности украинских городов и территорий для достойного проживания жителей, создания современного информационного пространства и экологически чистой окружающей среды.

Постановка проблеми: Сіті логістика, як напрям наукових досліджень, виникла в наукових колах західної економічної думки. Як що узагальнити сучасні наукові надбання

фахівців, то сіті логістика забезпечує комплексний підхід в організації, плануванні, управлінні і контролі логістичних процесів складної системи муніципальних утворень. Але ж муніципальний менеджмент, як практичне використання науки управління економічними системами міста відомий вже більше ніж двісті років, він є найбільше поширеним науковим і практичним надбанням.

Муніципальний менеджмент, з наукових та практичних підходів розуміють по різному. Так, з практичним підходом пов'язане регулювання органами місцевого самоуправління соціально-економічних, суспільних і політичних процесів в містах, населених пунктах, районах силами і засобами їх компетенції. З науковим підходом в муніципальному менеджменті пов'язане регулювання організаційно-економічних відносин територіальних державних систем органами влади, тобто, муніципальний менеджмент сприймається як процес включення населення міста, області, регіону до влади і його основні функції полягають в підпорядкуванні самоорганізації мешканців міста, району, області і т. ін.

Об'єктом системи муніципальної логістики виступають матеріальні, фінансові, документальні і супутні їм інформаційні потоки. Якщо розділити муніципальну логістику на складові, то такі напрями як: функціонування існуючої інфраструктури міста, тобто: дороги, території міських будинків і спальних районів, склади, промислові термінали, аеропорти, міські залізничні вокзали і колії; координація процесів товарообігу продуктів харчування, постачання питної води, постачання води в багатоквартирні будинки для побутових потреб мешканців та інш. потрібно віднести до функцій сіті логістики. Тим паче, що стан логістичної інфраструктури міста в сучасних умовах виступає найголовнішим чинником конкурентоспроможності міста, підвищує рівень життя його мешканців, залучає транзитні потоки як транспортні так і товарні до міської території.

Житлово-комунальне господарство будь якого міста відповідає за дієвий стан транспортних комунікацій, обслуговує їх. Житлово-комунальне господарство безпосередньо займається постачанням води, тепла і палива мешканцям міста. Тобто, у такому сенсі потрібно сказати, що житлово-комунальне господарство виступає складовою сіті логістики. Саме тому вивчення як на науковому так і на практичному рівні логістичних потоків житлово-комунального господарства, їх координації з іншими потоками фінансів, документів, інформації розвине погляд і дасть нові підходи до розвитку і використання сіті логістики в розв'язанні сучасних проблем промислових міст.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наукові та практичні підходи муніципального менеджменту викладені в багатьох підручниках і монографіях відомих іноземних і українських фахівців, як: Т.Г. Морозова, М.П. Победіна, Г.Б. Поляк, П.О. Ореховський, К.Г. Наумік, Т.О. Коваль, Ю.П. Шаров, А.Ф. Мельник, Л.Й. Айведян, К.С. Безгын, Г.Л. Монастирський. Саме перше наукове видання з питань муніципального менеджменту біло видано в 1997 році. З цього періоду відбулося багато змін в суспільстві, житті і світоустрої. Останнє видання 2010 року фахівців Харківського національного економічного університету присвячено менеджменту органів державної влади та місцевого самоврядування: регіональний і муніципальний менеджмент. [1]

Розвиток, практичне застосування сіті логістики до розв'язання транспортних проблем сучасного міста висвітлено в наукових працях: Губенко В.К., Лямзіна А.О., Нефедової Я.І., М.В. Хара, Миротіна Л.Б., Парунакяна В.Е., Поліщук В.П., Долі В.К., Барського А.Б., Круглова В.В., Крикавського В.Є., Мельниченко В.Є, Сопільник Р.Л., І.Г. Смірнова та інш. Основний науковий інтерес їх надбань полягає у площині процесів транспортування і екології при взаємодії транспортних, торгівельних і промислових підприємств. Наприклад, Губенко В.К., Нефедова Я.І. в монографії [2, с. 39] так виділяють сучасну концепцію сіті логістики: «Сіті логістика відтворює підґрунтя для нових найкращих концепцій розвитку міської середи; підтримує об'єднання постачальників логістичних послуг міста в логістичну транспортну спільноту і розвивається до самостійної послуги, яка постійно задовольняє ситуаційні вимоги ринка. Сіті логістика - концепція суспільного інтересу: вона звільнює вулиці, укріплює торгівлю, відтворює діяльність центрів міст, веде

до відродження історичної частини міста, що віддзеркалюється на підвищенні становища мешканців, сіті логістика розуміється як елемент якості життя. Органи муніципального управління організують і несуть відповідальність за визначення основних транспортних цілей і реалізацію логістичних рішень в мережах і ланках сіті мереж.»

Сучасний стан і перспективи розвитку житлово-комунального господарства привертають увагу всіх рівнів управлінської гілки влади і науковців будь якого рівня. На міжнародному рівні існує чимало законів, які розв'язують проблеми регулювання соціально-економічних проблем мешканців міст, селищ і районів. Самим відомим і поширеним з міжнародних документів є «Європейська хартія місцевого самоврядування», яка була прийнята в 1985 році, ратифікована парламентами майже всіх країн світу і прийнята як основний документ з питань регулювання місцевого самоврядування. В Україні Хартію ратифіковано Законом № 452/97 – ВР від 15.07.97. Щорічно Президент країни звертається з посиланням до Верховної Ради, де обов'язково розглядаються питання розвитку житлово-комунального комплексу і транспорту.

На рівні наукових досліджень слід виділити роботи вчених: Б.М. Данилишин, В.Є. Крикавського, О.В. Димченко, В.М. Андрієнка, Ю.Г. Лега, Т.М. Качала, Н.Ф. Чечетова, А.П. Голікова, В.В. Дорофійенко, Л.В. Беззубко, В.М. Хобта, В.І. Логвіненко, С.А. Ілляшев, В.О. Костюк, П.Т. Бубенко, В.П. Полуянов, Т.П. Юр'єва та інш. Науковці виділяли низку проблем функціонування і розвитку сучасного житлово-комунального господарства міст: тарифну політику, застарілу і зношену матеріально-технічну базу, відсутність інноваційних підходів в вирішенні проблем галузі, вивчали окремі складові житлово-комунального господарства: житловий фонд, водопостачання і водовідведення, тепlopостачання, рівень сплати комунальних послуг населенням за регіонами, інвестиційні процеси в житлово-комунальному господарстві.

Виділення невирішеної проблеми, якої присвячено статтю. Дослідження функцій і ролі житлово-комунального господарства як складової сіті логістики промислового міста в науковій літературі відсутні.

Мета статті. Визначити функції, які виконує житлово-комунальне господарство в сіті логістичному комплексі промислового міста.

Результати дослідження. Муніципальний менеджмент, як наука управління, застосовується і реалізується на окремих територіях, в межах якої існують мешканці, вони взаємодіють один з одним і з організаційними утвореннями для задоволення власних потреб. Муніципальний менеджмент забезпечує всі основні умови для життєдіяльності і задоволення вимог населення в комунікаціях, вирішенні житлових питань, водо, тепло і паливо постачанні, в пересуванні в рамках муніципальної території, вирішенні питань з охорони здоров'я, навчання і екології. В структурі місцевої влади знаходиться більше третини власності міст і районів, працює 20-30% населення території, через місцеві бюджети перерозподіляється від 20% до 40% ВВП країни.[3] Відомою складовою муніципального менеджменту виступає сіті логістика.

Для України розвиток напряму сіті логістики обумовлене не тільки світовим досвідом, а і географічним положенням. Територією країни проходять чотири транспортних європейських і чотири євразійських транспортних коридорів, Україна виступає активним транспортним і торгівельним партнером в трансєвропейській Чорноморській транспортній зоні, входить до складу країн Чорноморської економічної співдружності ОЧЕС. Такі можливості дають перспективи для розвитку невеликих міст, наприклад, Маріуполя, які займають вигідне транспортно-логістичне становище. Маріуполь може забезпечити успішний розвиток міської економіки і прилеглих до міста територій, не тільки як крупний промисловий центр (два великих металургійних комбінати: ПАО «ММК ім. Ілліча» і ПАО «Азовсталь», одне з найпотужніших машинобудівних підприємств ПАО «АЗОВМАШ» і морський торговельний порт «Маріупольський морський торговельний порт») і транзитно-транспортне забезпечення, а і як місто, де можна розмістити міжнародний логістичний центр, який обслуговує і акумулює товарні і транспортні потоки не тільки Східних областей

України, а і перерозподіляє їх на центральну частину країни, на південні області Російської Федерації і Білорусії.

Потрібно сказати, що в багатьох науковців існують однакові підходи в трактуванні сіті логістики, як елемента якості життя. Наприклад, цікавою є думка професора Економічного університету міста Катовице з Польщі Я. Шолтисек. Він користується поняттям «суспільної логістики», де суспільна логістика існує для управління матеріальними потоками і пов'язаної з ними інформацією з метою досягнення окремих переваг, які необхідні для функціонування суспільства і забезпечення відповідної якості життя. [4, с.186] Далі професор вказує на зростаючу роль міської логістики, як найбільш поширеної в практиці управління територією і вказує на її соціальну спрямованість. «Сучасний суспільний вимір міської логістики проявляється в вирішенні екологічних проблем, логістичного удосконалення функціонування міст, що наглядно пов'язується з забезпеченням відповідної якості життя мешканців — здоров'я, щастя і удачі. Прикладом впровадження запропонованих мешканцям міст програм, виступають програми, що розповсюджуються на «логістичній свідомості» суспільства в галузі вибору способу переміщення, який зменшує транспортне накопичення і забруднення навколишнього середовища, які відомі в наукових колах під назвою car-pooling, або система Bike&Ride. Наступним етапом є концепції комплексного управління матеріальними потоками в місті, мета яких підпорядкувати вантажні перевезення в місті і їх позиціонування у всій сукупності міських переміщень.» [4, с.188]

Аналогічно розглядають сіті логістику і українські вчені Губенко В.К. і Нефёдова Я.І.: «Сіті логістика відтворює підґрунтя для нових більш кращих концепцій розвитку серед міста; підтримує об'єднання постачальників логістичних послуг міста в логістичні транспортні суспільства і розвивається до самостійної послуги, яка постійно задовольняє ситуаційні вимоги ринка » [2, с. 38-39]

На думку автора, житлово-комунальне господарство (далі ЖКГ) теж потрібно розглядати, як складову сіті логістики міста, району, будь якої території тому, що ЖКГ це об'єкт і територіальної і галузевої структурованості. Територіальна структура житлово-комунального господарства складається з місцевих доріг, житлових будинків, міських складів і терміналів, трубопроводів для постачання палива, тепла і води. Галузева структура житлово-комунального господарства різноманітна, бо включає транспорт, постачання електричного струму, тепла, водопостачання – що відноситься до промислових галузей; і проведення робіт з утримання житлових і офісних будинків, робіт з благоустрою територій – що відноситься до сфери послуг. Така розшарованість структури відображається і в управлінні галуззю, наприклад, структура Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства, де окремо існують департамент житлової політики, який складається із відділків технічного переоснащення житлового фонду, технічного регулювання у житловій сфері, та інш; департамент стратегії реформування та розвитку житлово-комунального фонду з відділками: аналізу та стратегічного розвитку житлово-комунального господарства, енергозбереження, та інш; управління комунальної теплотехніки з відділками; управління благоустрою територій та комунального обслуговування з відділками; управління водопровідно-каналізаційного господарства з відділками. [5] Зв'язок між департаментами і управліннями відсутній.

Потрібно сказати і про монополізований характер деяких послуг ЖКГ, наприклад теплопостачання, водопостачання, паливопостачання, постачання електроенергії. ЖКГ користується комерційними підходами в роботі з населенням, але постає питання, як можна перевести на комерційну основу постачання води в міські будинки, лікарні, дитячі будинки? Такий підхід гальмує і впровадження реформ в галузі і процеси залучення інвестицій. За існуючою структурованістю галузі важко виділити систему об'єктів, або послуг на які потрібно спиратися при проведенні реформ. Комунальні підприємства не тільки виробляють продукцію або послугу, наприклад тепло, перевезення мешканців, а і без допомоги посередників надають послуги, реалізують їх. Можна висловити думку про об'єднання

об'єктів ЖКГ за галузевою приналежністю в кластери, які існують і обслуговують певну територію. Таку ж думку висловлює і О.В. Димченко на сторінка своєї монографії: «...ЖКГ міст як об'єкт міської економіки і інфраструктури сформувалося не як цілісна система, а скоріше як конгломерати або корпоративно-адміністративні об'єднання регіонального характеру та призначення. У найближчому майбутньому для досягнення інтеграційних переваг, синергії й взаємодії цей конгломерат підгалузевий треба буде або повністю організаційно перебудувувати, або переводити у варіант сітьових або «кластерних моделей» [6, с.9] і далі: «...ЖКГ міст має стати не адміністративно-виробничими структурами міського господарства, а економічними кластерами ринково-регіонального простору.» [6, с.15] Тобто, щоб розглядати ЖКГ, як складову сіті логістики будь якої території потрібно виділити його об'єкти у ринкові кластери, які функціонують на території міста, району, області.

Для забезпечення розрахунками роботи таких кластерів потрібно, за думкою автора, використовувати показники валового регіонального продукту. В загалі, щодо статистичної інформації, то потрібно сказати, що по об'єктах ЖКГ в публічному доступу її мало. На сайті Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства присутня інформація щодо стану заборгованості населення сплати житлово-комунальних послуг за областями, тобто адміністративними територіями. [5] Будь яка інша інформація стає комерційною таємницею, що теж виступає перешкоджаючим чинником для розбудови прозорого управління ЖКГ, як складовою сіті логістики території.

В загалі потрібно сказати, що на даний час відсутня статистична оцінка логістичних явищ на регіональному і національному рівнях, також відсутня і методологія побудови і розрахунку основних мікро і макроекономічних показників, але ж без них важко розбудувувати систему сіті логістики і управляти нею. Для вирішення проблеми можливо запропонувати використання моделей на підґрунті річних даних з виділенням витрат на логістику, логістичну інфраструктуру, доходів від логістичної діяльності, як базової. Самі ж дані витрат на логістику і логістичну інфраструктуру отримувати з обстеження ділової активності господарських суб'єктів конкретної території. В загалі, щорічно складаються індекси ділової активності на міжнародному і національному рівнях, наприклад найпоширеніше використання індексу ділової активності в таких країнах світу як США, Велика Британія, Німеччина, Японія, Китай. Індекс ділової активності - Purchasing Managers Index (PMI) є віддзеркаленням оцінки сприйняття поточних економічних процесів і змін в веденні бізнесу самими учасниками цих процесів. Інформація для розрахунку PMI надається відповідними асоціаціями бізнесу в різних країнах світу. Використання індексу PMI дає можливість провести аналіз динаміки наступних показників: обсяг виробленої продукції, витрати та доходи населення, кількість замовлень для виробництва продукції, або послуг та ін. На даний час в світі поширюється тенденція зміни екстенсивного розвитку на високотехнологічні зміни, інновації і нестандартні інтелектуальні рішення. Самим високим надбанням будь якого міста стають його мешканці. Будь яке місто вважається конкурентоспроможним серед інших, в якому як можна найкраще вирішуються питання розвитку і підтримки людини, розвивається інформаційна складова і функціонує високотехнологічне екологічно чистий життєвий простір. [8, с.48]

Наприклад, досвід Фінляндії і Швеції з переорієнтації їх з промислових зон на транспортно-логістичні зони. Так муніципальне керівництво комуни Ескильстуна в Швеції поставило логістику пріоритетним напрямом свого розвитку і створила транспортно-логістичну зону, таким чином була вирішена проблема нової ефективною спеціалізації муніципального господарства. Фінляндія розбудовує і використовує мережу єдиних транспортно-логістичних комунікацій, які включені до системи єврологістики. Ця система включає регіональні проекти. Найбільш поширеними з них: LOCEU – логістика для країн, що географічно знаходяться на периферії ЄС і ТЕОІМ – система розбудови і відтворення єдиної телекомунікаційної транспортно-логістичної системи для країн басейну Балтійського моря. [7]

Міста України, не дивлячись на їх різну історичну спадщину, географічне розташування, індустріальну спрямованість мають однаковий вигляд: типові спальні райони, які мають сумний вигляд, брудні вулиці, безсистемно розставлені торгові кіоски, машини на тротуарах, які перекривають шлях і перешкоджають перехожим, старий транспорт загального користування з вигорівшими рекламними малюнками та інш. Потрібно формування іміджу міста, його ділової і соціальної конкурентоспроможності, відтворення екологічно чистого простору. В вирішенні такої задачі потрібно використовувати сіті логістичні підходи і розвивати житлово-комунальне господарство.

Висновки Дослідження функцій і ролі житлово-комунального господарства як складової сіті логістики промислового міста дозволило зробити такі висновки: ЖКГ виступає невід'ємною частиною сіті логістики сучасного міста; для управління об'єктами ЖКГ і залучення їх до сіті логістичного комплексу міста їх потрібно об'єднувати в економічно територіальні кластери за галузевою ознакою; для статистичної звітності, управління, аналізу і прогнозування розвитку сіті логістики міста потрібно використовувати мікро і марок економічні показники ділової активності господарюючих суб'єктів території. Подальший розвиток напряму дослідження полягає у дослідженні і практичному використанні підходів сіті логістики до формування іміджу українських міст, підвищення їх ділової і соціальної конкурентоспроможності, відтворення в них екологічно чистого простору

Список використаних джерел:

1. Наумік К.Г. Менеджмент у системі органів державної влади та місцевого самоврядування: регіональний і муніципальний аспект [Текст]: навч. посіб. / Наумік К.Г., Коваль Т.О.; Харк. нац. екон. ун-т. - Х.: Вид. ХНЕУ, 2010. – 274с.
2. Губенко В.К. Динамика металлопотоков в ситилогистической среде Приазовья (имплементация методов нечетких множеств и искусственного интеллекта): монография / В.К. Губенко, Я.И. Нефёдова. – Мариуполь: ГБУЗ «ПГТУ», 2013. – 245с.
3. Гаврилов А.И. Региональная экономика и управление. / А.И. Гаврилов. – [Электронный ресурс]. Режим доступа http://vasilievaa.narod.ru/ru/stat_rab/book/Reg_ek_upr_Gavrilov/9-22.aspx.htm
4. Я. Шолтисек, П. Колодзійчик. Суспільна логістика - напрямки розвитку. / Шолтисек Я., Колодзійчик П. Маркетинг і менеджмент інновацій, 2011, № 1. [Електронний ресурс]. Режим доступу: [\[http://mmi.fem.sumdu.edu.ua/sites/default/files/mmi2011_1_185_191.pdf\]](http://mmi.fem.sumdu.edu.ua/sites/default/files/mmi2011_1_185_191.pdf)
5. Структура Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства. [Електронний ресурс] Режим доступу [\[http://minregion.gov.ua/contacts/diagram/\]](http://minregion.gov.ua/contacts/diagram/)
6. Димченко О.В. Житлово-комунальне господарство в реформаційному процесі: аналіз, проектування, управління: монографія / О.В. Димченко; Харк. нац. акад. міськ. гос-ва. – Х. : ХНАМГ, 2009. – 356с. [Електронний ресурс]. Режим доступу: [\[http://eprints.kname.edu.ua/16989/1/Димченко.pdf\]](http://eprints.kname.edu.ua/16989/1/Димченко.pdf)
7. Смирнов И. Развитие городской логистики как фактор эффективного муниципального менеджмента: европейская практика и украинские возможности. / И. Смирнов. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [\[http://soskin.info/ea.php?pokazold=20060720&n=7-8&y=2006\]](http://soskin.info/ea.php?pokazold=20060720&n=7-8&y=2006)
8. Роль брендинга городов в эпоху перемен / Под общей ред. О. Соскина. – К.:Институт трансформации общества, 2012. – 112с.

Ключові слова: муніципальний менеджмент, органи місцевого самоврядування, транспортна інфраструктура, індекс ділової активності.

Ключевые слова: муниципальный менеджмент, органы местного самоуправления, транспортная инфраструктура, индекс деловой активности.

Keywords: municipal management, organs of local self-government, transport infrastructure, index of business activity.