Горин Игорь Викторович. Логистическая организация благоустройства города : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.06 : Ростов н/Д, 1999 184 c. РГБ ОД, 61:00-8/549-7

**Содержание к диссертации**

Введение

**Глава 1. Логистизация экономических потоков благоустройства города 9**

1.1. Экономические потоки благоустройства города 9

1.2. Организация экономических потоков благоустройства города на принципах логистики 34

**Глава 2. Исследование практики организации благоустройства города 52**

2.1. Благоустройство города как отрасль муниципальной экономики 52

2.2. Организация управления благоустройством города 75

**Глава 3. Логистические системы благоустройства города 103**

3.1. Системный подход к логистизации благоустройства города 103

3.2. Моделирование логистических систем благоустройства города 126

Заключение 148

Список использованной литературы 154

Приложения 167

* [Организация экономических потоков благоустройства города на принципах логистики](http://www.dslib.net/logistika/logisticheskaja-organizacija-blagoustrojstva-goroda.html#717501)
* [Благоустройство города как отрасль муниципальной экономики](http://www.dslib.net/logistika/logisticheskaja-organizacija-blagoustrojstva-goroda.html#717502)
* [Организация управления благоустройством города](http://www.dslib.net/logistika/logisticheskaja-organizacija-blagoustrojstva-goroda.html#717503)
* [Моделирование логистических систем благоустройства города](http://www.dslib.net/logistika/logisticheskaja-organizacija-blagoustrojstva-goroda.html#717504)

**Введение к работе**

Актуальность темы исследования. Развитие местного самоуправления в современной России идет в основном по пути муниципализации и демократизации с постоянным расширением прав муниципалитетов в экономических, социальных, культурных и экологических вопросах жизни местного сообщества. В связи с этим существенно возрастает потребность в разработке надежной теоретико-методологической базы деятельности российских муниципалитетов, которая объективно не может строиться на прямом заимствовании зарубежной теории и практики муниципализации, а обязательно должна учитывать отечественную специфику организации местного самоуправления.

Разработке концептуальных основ местного самоуправления в Российской Федерации посвящены работы Л.И. Абалкина, Е.Т. Гайдара, B.C. Золотарева, В.Г. Игнатова, В.Н. Лексина, Ю.М. Лужкова, К.Б. Норкина, В.Н. Овчинникова и других ученых. Акцентируя внимание на разграничении сфер полномочий между федеральным центром, субъектами Федерации и муниципалитетами они значительно реже обращают внимание на экономическую проблематику, хотя без создания крепкой экономической базы муниципалитетов трудно рассчитывать на реальное развитие и укрепление местного самоуправления.

Муниципальная экономика стала предметом исследований Э.Б. Аткин-сона, Л.А. Велихова, Н.И. Данилова, Е.Н. Жильцова, B.C. Занадворова, Е.В. Песоцкой, Ю.Ф. Симионова и других ученых. Сегодня можно с полным основанием заявить, что в основном создана научно-методическая база формирования муниципальной экономики, адекватной требованиям экономики переходного периода Российской Федерации. Но в тоже время нельзя не заметить, что такой эффективный инструмент рыночного хозяйствования как ло

гистика в теории и практике отечественной муниципальной экономики используется очень слабо.

Общей теории логистики, созданной трудами А.У. Альбекова, A.M. Гаджинского, М.П. Гордона, Е.Т. Гребнева, М.Е. Залмановой, А.В. Зырянова, Е.К. Ивакина, Д.Д. Костоглодова, О.А. Новикова, О.Д. Проценко, В.Н. Стаханова, В.В. Щербакова и других ученых для этого явно недостаточно. За исключением трудов М.А. Чернышева в современной научной библиографии, пожалуй, больше не встретишь фундаментальных работ по логистике муниципальной экономики. М.А. Чернышеву по праву принадлежит приоритет в создании теоретических основ логистизации инфраструктурного комплекса муниципалитета. Исследуя инфраструктурный комплекс муниципалитета в целом, он, по понятным причинам, не мог уделить достаточного внимания проблемам логистизации сферы благоустройства города, что в какой-то степени компенсировано данным диссертационным исследованием.

Организационно-технические и социально-экономические проблемы сферы благоустройства городов Российской Федерации актуализируются по мере вывода экономики страны из кризиса. Формирование благоприятной среды обитания людей становится одним из самых важных факторов, делающих города России привлекательными не только для притока национальных кадров, но и иностранных инвестиций. В конечном счете от уровня развития сферы благоустройства города зависит качество жизни горожан.

Попытки решить эти проблемы традиционными способами далеко не всегда дают ожидаемый результат. Все чаще приходится сталкиваться на практике с нерациональным использованием весьма ограниченных ресурсов муниципалитетов, направляемых на цели благоустройства города. Поэтому обращение к логистике как интегрированному инструментарию оптимизации и рационализации экономических потоков в сфере благоустройства города является весьма актуальным.

Цель и задачи исследования. Целью диссертационного исследования является теоретическое обоснование и разработка научно-практических рекомендаций по логистической организации управления экономическими потоками в сфере благоустройства города.

Для достижения поставленной цели в диссертационной работе необходимо было решить следующие задачи:

- теоретически обосновать объективную потребность и практическую надобность логистизации сферы благоустройства города;

- предложить методологию оценки логистического потенциала сферы благоустройства современного города;

- разработать концептуальные основы макрологистической системы благоустройства города;

- обосновать возможность создания локальной логистической системы предприятия, занятого в сфере благоустройства города.

Решение названных задач позволяет создать надежную научно-методическую базу для широкомасштабного использования инструментария логистики в сфере благоустройства практически любого города Российской Федерации.

Методологические, теоретические основы и эмпирическая база исследования. Положения и результаты диссертационного исследования базируются на трудах российских и зарубежных ученых в области муниципальной экономики, логистики и благоустройства городов. Широко использованы работы известных отечественных научных коллективов, в частности: Академии народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации, Российской экономической академии, Санкт-Петербургского государственного университета экономики и финансов, Института исследования товародвижения и конъюнктуры оптового рынка, Ростовского государственного строительного

университета, Ростовской государственной экономической академии, других НИИ и вузов России.

Для решения теоретических и прикладных задач применялись разнообразные методы научных исследований, включая расчетно-аналитические, статико-графические, экономико-математические, экспертно-эвристические и другие, что позволило дать научно-практические рекомендации по логисти-зации процесса благоустройства города. При этом использованы материалы федеральной, региональной и муниципальной статистики, аналитических исследований сферы благоустройства города Ростова-на-Дону, нормативные акты Российской Федерации, Ростовской области и Ростова-на-Дону, научные отчеты ряда НИИ и вузов России, а также результаты оригинальных научных исследований, выполненных под руководством и при участии автора в Ростовском государственном строительном университете, в финансово-промышленной корпорации «Тандем» по заказам Администрации Ростова-на-Дону и по инициативе автора.

Предмет и объект исследования. Предмет исследования составляют экономические потоки, образующиеся в процессе благоустройства города. Объектом исследования выступают предприятия и организации сферы благоустройства российского города вообще и Ростова-на-Дону в частности.

Научная новизна исследования выражается в разработке теоретических основ и научно-практических рекомендаций по использованию инструментария логистики в сфере благоустройства города. Реальное приращение научного знания и его прикладное значение заключается в следующем:

- развиты и дополнены теоретико-методологические основы логистики применительно к логистической организации экономических потоков в процессе благоустройства города;

- разработана методология оценки логистического потенциала сферы благоустройства города, которая апробирована на примере Ростова-на-Дону;

- смоделирована макрологистическая система благоустройства города, которая адаптирована к сфере благоустройства Ростова-на-Дону;

- предложены концептуальные основы создания локальных логистических систем предприятий и организаций сферы благоустройства города, прикладное значение которых показано на примере финансово-промышленной корпорации «Тандем».

В совокупности все это можно рассматривать как научно-методическую основу логистизации процесса благоустройства современного города Российской Федерации.

Практическая значимость результатов диссертационного исследования состоит в том, что теоретические выводы, разработанные методики и модели, нормативные документы и практические рекомендации, содержащиеся в диссертации, могут быть использованы в Ростове-на-Дону, в других городах Ростовской области и в целом в Российской Федерации.

Практическое применение в муниципалитетах могут получить:

- методология оценки логистического потенциала сферы благоустройства города;

- прогрессивные технологии производства и укладки тротуарной плитки, озеленения территории и утилизации бытовых отходов;

- система муниципального заказа на выполнение работ по благоустройству города;

- макрологистическая система и локальные логистические системы благоустройства города.

Отдельные положения диссертационного исследования нашли отражение в деятельности представительных и исполнительных органов Ростова-на-Дону, а также Администрации Ростовской области. Научно-практические разработки автора положены в основу: «Концепции стратегической политики и последовательности мер городской администрации по снижению уровня за

грязнения окружающей среды отходами производства и потребления», бизнес-проекта «Организация производства стеновых блоков, облицовочной и тротуарной плитки и других бетонных изделий путем полусухого вибропрессования» и других бизнес-проектов.

Апробация работы. Основные положения и результаты диссертационного исследования на различных этапах его проведения представлялись автором в форме докладов и сообщений на международных и региональных научно-практических конференциях, на международных симпозиумах, семинарах и совещаниях, проводимых по инициативе Торгово-промышленной палаты Ростовской области, в работе Городской Думы и Администрации Ростова-на-Дону, на методологических семинарах кафедры «Маркетинга и логистики» Ростовского государственного строительного университета, а также на технико-экономическом совете ФПК «Тандем».

Обоснованность рекомендаций диссертационного исследования и их практическая значимость подтверждаются результатами госбюджетных и хоздоговорных НИР, выполненных под руководством и при участии автора в рамках научного направления «Рыночная ориентация инвестиционной деятельности», утвержденного Ученым советом Ростовского государственного строительного университета и включенного в планы НИР Министерства образования Российской Федерации.

Положения и результаты диссертационного исследования используются в таких учебных дисциплинах, как: «Экономика городского хозяйства», «Логистика» и «Маркетинг сферы услуг», читаемых для студентов Института экономики и управления Ростовского государственного строительного университета.

Публикации. По теме диссертационного исследования автором опубликовано 5 научных работ общим объемом 1,9 п.л.

## Организация экономических потоков благоустройства города на принципах логистики

Экономические потоки, складывающиеся в процессе благоустройства города, становятся логистическими если они формируются и управляются на принципах логистики. Потенциал логистизации экономических потоков столь значителен, что не придавать ему значения нецелесообразно, не замечать -неразумно. По мнению американских специалистов в области логистики один доллар США, вложенный в формирование и усовершенствование логистической системы, приносит 100 долларов дополнительной реализации [16, с. 31]. По экспертным оценкам отечественных ученых применение методов логистики позволяет снизить уровень запасов на 30-50% и сократить время движения продукции на 25-45% [16, с. 32].

Очевидно, эффективность логистизации экономических потоков возрастает, если их логистизировать не в рамках отдельной фирмы, а для совокупности хозяйствующих субъектов, расположенных на определенной территории, например, в рамках муниципальной экономики. Впервые в отечественной экономической литературе категорию «логистика муниципальной экономики» ввел в научный оборот М.А. Чернышев. В частности он пишет: «Что касается логистики муниципальной экономики, не в абстрактно-теоретическом, а конкретно-прикладном значении - это, по нашему мнению, паука и практика управления экономическими потоками и запасами, иниции руемыми внутримуниципальными трансакциями. Основной целью логистики муниципальной экономики является оптимизация экономических потоков и запасов, определяющих уровень жизни и деловую активность местного сообщества» [135, с. 14].

Благоустройство города, как составная часть муниципальной экономики, полностью вписывается в данное определение, представляя собой подсистему общей системы экономических потоков муниципалитета. В границах общей (глобальной) цели логистики муниципальной экономики, целью логистики благоустройства города (локальной) является такая организация экономических потоков процесса благоустройства города, при которой обеспечивается улучшение и/или сохранение среды обитания горожан при наиболее эффективном использовании ресурсов муниципалитета, направляемых на эти цели.

Логистическая организация экономических потоков благоустройства города способствует повышению эффективности использования весьма ограниченных ресурсов муниципалитета, выделяемых на эти цели, при соблюдении следующих требований, сформулированных М.А. Чернышевым применительно к муниципальной экономике в целом [135, с. 15]: - обеспечение единства логистики со стратегией социально экономического развития муниципалитета; - соответствие властных полномочий муниципальных органов власти финансовым возможностям муниципалитета; - оптимальное сочетание производства частных и общественных благ, обеспечивающих нормальные условия жизнедеятельности членов местного сообщества; - невмешательство властных структур в экономику домохозяйств и фирм сверх законодательно установленных или специально согласованных местным сообществом правомочий; - наличие общепризнанных местным сообществом ценностей, способных обеспечить общественно-политическую стабильность муниципалитета.

Названные положения мы рассматриваем как теоретико-методологическую базу для выработки и реализации принципов логистиза-ции экономических потоков в процессе благоустройства города. При этом мы исходим из достаточно устоявшихся представлений как на предмет логистики, так и на ее принципы: «Предметом изучения логистики как науки является оптимизация потоковых процессов. Принципы логистики: синхронизация, оптимизация и интеграция - служат основным методологическим подходом к повышению организованности и эффективности функционирования производственных систем» [45, с. 138]. Не будет большой натяжкой, если мы заметим, что все это справедливо и по отношению к такой сложной социально-экономической системе как городское хозяйство, а тем более к его элементу -сфере благоустройства города.

В сфере благоустройства города помимо общих принципов логистики неизбежно проявляются и специфические принципы, которые обусловлены, во-первых, особенностями крупных социально-экономических систем, а, во-вторых, спецификой организации экономических потоков в процессе благоустройства города. Важнейшими особенностями социально-экономических систем благоустройства города являются: - нестационарность, т.е. изменчивость отдельных параметров таких систем и стохастичность их поведения; - уникальность систем и непредсказуемость их поведения в конкретных условиях (особенно это касается экологических подсистем), наличием у них предельных возможностей, определяемых имеющимися в распоряжении муниципалитета ресурсами; - изменчивость структуры системы и многовариантность поведения (иногда это зависит от того, кто в тот или иной момент возглавляет исполнительную власть в городе); - способность противостоять энтропийным (разрушающим систему) тенденциям, но, как правило, до определенного предела, когда воздействие деструктивных сил и факторов становится необратимым; - адаптивность к изменениям внешней среды сферы благоустройства города, которые возникают в муниципальной экономике; - стремление к целеполаганию, т.е. способность сферы благоустройства города формировать свои внутрисистемные цели.

## Благоустройство города как отрасль муниципальной экономики

Логистическая организация благоустройства города тем эффективнее, чем выше логистический потенциал существующей (сложившейся) в городе системы благоустройства. Наши попытки оценить логистический потенциал сферы благоустройства Ростова-на-Дону натолкнулись на слабую теоретико-методологическую базу логистики в этом аспекте. В современной отечественной теории логистики категория «логистический потенциал» чаще лишь упоминается; реже раскрывается ее содержательная характеристика, и почти нигде не дается методика оценки логистического потенциала фирмы, не говоря уже о такой специфической сфере как благоустройство города. Одна из немногих попыток описать логистический потенциал фирмы через ее общий потенциал принадлежит ученым Санкт-Петербургского государственного университета экономики и финансов, которые в монографии «Логистика фирмы» отмечают: «Общий потенциал фирмы как субъекта рынка - субъекта внешней среды, всей национальной и мировой экономики представляется ее интегральным потенциалом. Основными системообразующими составляющими интегрального потенциала фирмы являются: - технический потенциал; - технологический потенциал; - пространственно-организационный потенциал; - кадровый потенциал; - финансовый потенциал; - информационный потенциал; - коммуникационный потенциал; - организационно-управленческий потенциал; - организационно-хозяйственный потенциал; - организационно-деловой потенциал» [36, с. 86].

По степени интеграции они схематически представили потенциал фирмы в таком виде (рис. 2.1). Приняв за R множество видов ресурсов фирмы, за S - множество форм структур организационного обеспечения, а за F - множество видов деятельности функционального обеспечения, они попытались дать аналитическое представление потенциала фирмы (табл. 2.1). - актуальность (соответствие стратегическим целям фирмы) - А; - значимость (для достижения стратегических целей фирмы) - 3. В пределах единой стратегии фирмы str є STR и одного периода (момента) времени t є Т каждый элемент потенциала фирмы, по мнению авторов монографии «Логистика фирмы», является функцией соответствующих параметров оценки: Предлагая довольно интересный методологический подход к оценке потенциала фирмы, ученые Санкт-Петербургского государственного университета экономики и финансов, к сожалению, во-первых, не объясняют как все это можно применить к оценке логистического потенциала фирмы, а, во-вторых, не дают аналитических оценок выбранных параметров потенциала: нацеленность, развитость, специализированность, актуальность и значимость. Собственно логистический потенциал фирмы характеризуется учеными Ростовского государственного строительного университета в учебном пособии «Промышленная логистика». В контексте исследования рыночной ориентации промышленного производства, они пишут: «В нашем понимании ры-ночно-ориентированный потенциал промышленной логистики - это способность предприятия приспосабливать потоки своих ресурсов к постоянно изменяющейся конъюнктуре рынка с минимальными затратами» [119, с. 31].

В качестве аналитической интерпретации категории «логистический потенциал» они предлагают: опт где Qijk - логистические операции, выполняемые на промышленном предприятии; 3ijk - логистические затраты предприятия в сфере промышленной логистики; Xi - суммарные ресурсы предприятия в сфере промышленной логистики; Yi - суммарные производственные мощности предприятия по выполнению логистических операций; с - номенклатура логистических операций; п - число внутрифирменных логистических цепей; т - номенклатура внутрифирменных экономических потоков. Оценка логистического потенциала фирмы через экстремум показателей логистических операций и логистических издержек фирмы, бесспорно, заслуживает внимания. Но применительно к логистическому потенциалу сферы благоустройства города целевые функции по минимуму логистических издержек или максимуму логистических операций мало пригодны, так как сами по себе и логистические операции и логистические издержки мало информативны для оценки конечного результата логистизации сферы благоустройства города, т.е. улучшения среды обитания горожан. Более продуктивным можно признать теоретико-методологический подход к пониманию и оценке логистического потенциала сферы благоустройства города с позиций потенциального приращения объема и качества общественных благ, создаваемых в процессе благоустройства города, за счет логистической организации экономических потоков, т.е. их оптимизации и рационализации. Аналитически это можно представить следующим образом

## Организация управления благоустройством города

Логистическая организация благоустройства города, предполагая максимально возможное использование логистического потенциала, тем не менее не должна ориентироваться на радикальную ломку существующей организации благоустройства города. После десятилетия радикального реформирования российской экономики можно с полным основанием считать, что многие негативные последствия этих реформ вызваны их чрезмерным радикализмом, стремлением реформаторов в исторически короткие сроки создать в России рыночную экономику. Думается, что реформаторам бы не помешали некоторая постепенность, тщательный анализ и взвешенный подход в деле перестройки социально-экономического уклада российского общества. Точно также при логистической организации благоустройства города мы считаем уместным сохранение и развитие всего того позитивного, что есть в традиционной организации данной сферы муниципальной экономики.

Современная организация благоустройства Ростова-на-Дону строится на сочетании активного муниципального хозяйствования с частнопредпринимательской инициативой в сфере благоустройства города (рис. 2.2).

Организационно-техническое и финансово-экономическое регулирование деятельности всех предприятий и организаций Ростова-на-Дону в сфере благоустройства города осуществляет мэрия (Администрация города). При этом по основным видам работ, связанным с благоустройством города, функции муниципального заказчика выполняет Департамент жилищно-коммунального хозяйства и энергетики. Благоустройством города заняты 40 подрядных организаций различных форм собственности, которые можно условно разделить на две группы: 1) муниципальные предприятия и организа ции, которые находятся в прямой организационно-экономической зависимости от мэрии; 2) частные предприятия и организации, которые административно независимы от мэрии, но активно используют ресурсы муниципалитета в деле благоустройства города.

Среди муниципальных предприятий преобладают районные комбинаты благоустройства (РКБ), а среди частных - универсальные предприятия, для которых благоустройство является лишь одним из многих видов деятельности. Те и другие, т.е. муниципальные и частные предприятия могут быть полностью специализированными на благоустройстве города. В частности, по состоянию на начало 1999 г. в сфере благоустройства Ростова-на-Дону было занято: 8 районных комбинатов благоустройства; 11 специализированных предприятий и организаций преимущественно частной формы собственности и 21 универсальное предприятие.

В современной социально-экономической ситуации, сложившейся в Российской Федерации, органы местного самоуправления вольны по своему усмотрению определять (точнее выбирать) как формы собственности, так и организационно-правовые формы предприятий в сфере благоустройства города. При этом предпочтение должно отдаваться тем из них, которые в состоянии обеспечить наилучшие результаты при наименьших затратах. Предлагается учитывать следующие отличительные особенности муниципального и частного предприятий (табл. 2.12).

Достаточно очевидные преимущества частного предприятия по сравнению с муниципальным себя оправдывают только там, где в значительной мере присутствует рыночное регулирование муниципальной экономики, и где фиаско рынка не очень ощущается. Но там, где из соображений социально-экономических приоритетов приходиться жертвовать экономической выгодой, там альтернативы муниципальным предприятиям нет. Пока в хозяйственной практике Ростова-на-Дону приходиться считаться с заведомой убыточностью деятельности в сфере благоустройства города, а потому сохранять дотационный характер функционирования муниципальных предприятий. Все это подтверждает сравнительный анализ работы муниципального и частного предприятий, занятых в сфере благоустройства Ростова-на-Дону.

В качестве муниципального предприятия нами выбран РКБ Ворошиловского района Ростова-на-Дону, а частным предприятием является акционерное общество закрытого типа «Тандем». РКБ Ворошиловского района как и большинство муниципальных предприятий в сфере благоустройства города специализируется на уборке мусора в районе и на текущем ремонте дорог. Разумеется, основная часть работ приходиться на уборку мусора (табл. 2.13).

## Моделирование логистических систем благоустройства города

Практическому созданию логистических систем благоустройства города объективно должно предшествовать ее моделирование, которое позволяет избежать ненужных затрат и многих организационно-экономических ошибок. Модель логистической системы благоустройства города должна отвечать следующим минимальным требованиям: 1) соответствие реальному процессу благоустройства города; 2) способность с адекватному замещению сферы благоустройства города при проведении экономических расчетов; 3) общность свойств модели со свойствами процесса благоустройства города; 4) возможность опытной проверки работоспособности модели; 5) наличие гибких правил перехода от модели к реальной логистической системе благоустройства города.

Набор возможных моделей логистической системы благоустройства города определяется имеющимся арсеналом методов моделирования сложных систем (рис. 3.5).

Учитывая дискретный характер экономического пространства города, вполне допустимо при моделировании логистических систем благоустройства города использовать достаточно простой тип моделей - графы. В экономическом пространстве города в роли вершин (фокусов экономической активности) могут выступать, например, административные районы города, а в роли ребер - экономические потоки благоустройства города. При более детальном моделировании в роли вершин могут выступать отдельные звенья логистических цепей в сфере благоустройства города. Правда при этом использование дискретной модели приводит к необходимости слишком мелкого дробления территории города, в результате чего появляется дискретная модель со слишком большим количеством фокусов. В такой ситуации более удобна модель «непрерывного» (континуального) типа.

Простейшим видом континуальной модели является модель «зонирования», в рамках которой участок полости, моделирующей территорию города, разбивается на несколько зон по принципу различной степени активности (интенсивности) работ по благоустройству. При этом точки территории города, относящиеся к одной и той же зоне, рассматриваются, как «одинаковые», почти неразличимые (описываемые почти равными значениями интенсивности работ по благоустройству). Математически каждой точке зоны можно приписать некоторое усредненное для зоны значение, что соответствует так называемой «ступенчатой функции», описывающей изменение изучаемого показателя по точкам рассматриваемой территории. Данная функция является кусочно-константной, с разрывами на границах зон.

Экономико-математическая модель логистической системы благоустройства города может быть представлена целевой функцией минимизирующей расчетный показатель неблагоустроенных городских территорий