Актуальные задачи социальной логистики в развитии моногородов

*Тюрина К.А., аспирант,
Санкт-Петербургский государственный экономический университет,
г. Санкт-Петербург
E-mail: xenia.turina@gmail.com*

*Научный руководитель:
д.э.н., профессор Мясникова Л.А.*

Города, созданные в советское время и отвечающие критерию монопрофильности, в рыночных условиях оказались плохо пригодными для жизни. Основные проблемы моногородов — это, в первую очередь, зависимость от рыночной конъюнктуры, безработица, загрязнение окружающей среды, неразвитость инфраструктуры, в том числе образования и здравоохранения, отток молодого населения. Для северных городов также остро стоит вопрос изоляции от «материка» [4]. В настоящее время таких муниципальных образований в Российской Федерации триста девятнадцать и большинство из них показывают низкие результаты по экономическим, социальным и экологическим показателям. В независимом рейтинге устойчивости российских городов, выпущенном в январе 2017 года агентством SGM, моногорода предсказуемо оказались в самом конце списка. В двадцатку городов— аутсайдеров вошли в основном моногорода Урала и Западной Сибири (Прокопьевск, Киселевск, Ленинск-Кузнецкий, Первоуральск, Нижний Тагил и др.) [4].

В связи со сложившейся ситуацией, моногорода отнесены к основным направлениям стратегического развития Российской Федерации до 2018 года и на период до 2025 года. В рамках указанного направления реализуется программа «Комплексное развитие моногородов», финансирование которой до 2019 года составит 30 млрд рублей. В рамках реализации данной программы поставлена задача снизить зависимость моногородов от работы градообразующих предприятий, создав к концу 2018 года 230 тыс. новых, не связанных с такими предприятиями рабочих мест. При этом в 100 моногородах планируется создать территории опережающего социально-экономического развития, где для инвесторов будет действовать особый, льготный режим, предполагающий снижение страховых взносов во внебюджетные фонды с 30% до 7,6%, снижение ставки налога на прибыль, а решениями региональных и муниципальных властей могут быть обнулены ставки земельного налога и налога на имущество организаций.

По мнению ряда экспертов, моногорода должны не догонять, а опережать время. В достижении поставленной цели заметную роль может сыграть социальная логистика. Под понятием социальной логистики понимается искусство управления общественно-существенными материальными потоками (и связанной с ними информацией), с целью достижения определенных пространственно-временных достоинств, необходимых для обеспечения правильного функционирования общества и обеспечения соответствующего качества жизни. [1]. Современные подходы социальной логистики уже сейчас помогают комплексно решать задачи, поставленные перед моногородами: формировать рабочие места, создавать новые виды энергосберегающего и ресурсосберегающего производства, поддерживать экологический баланс. В основе данного подхода лежат принципы системности, целостности, оптимальности

суммарных издержек, что позволяет рассматривать процессы в комплексе, с системных позиций и не допускает изолированного рассмотрения частных мероприятий. Здесь уже практика направления государственных инвестиций на поддержание и развитие градообразующих предприятий и создание инфраструктурных объектов для инвестиционных проектов оказывается ограниченной. Социальная логистика поднимает вопросы сбалансированного развития и защиты окружающей среды, роли социальной ответственности бизнеса. Эти составляющие экономической и социальной политики имеют очень весомое влияние на принимаемые деловые решения, в том числе изменяют общепринятый способ мышления при организации логистических действий. При логистическом подходе главным является отказ от локального образа мышления и переход к деятельности в пользу комплексных решений и постоянной готовности к внедрению технических и организационных инноваций [3, с.8]. Использование логистической концепции в развитии моногородов представляется в виде интегрированной системы частных мероприятий, подчиненной главной стратегии повышения социально-экономической активности данных образований.

Таким образом, в рамках комплексного развития моногородов, необходимо развитие городской среды — жители моногородов должны не просто получить рабочие места, необходимо чтобы им было комфортно жить и трудиться в своих городах, а приезжающих в эти города привлекала городская среда. Для этого была разработана и реализуется программа «Пять шагов благоустройства повседневности», которая предполагает обустройство общих зон отдыха, спортивных объектов, зон питания, мест отдыха молодежи, заброшенных территорий бывших промышленных предприятий. Кроме того, для развития моногородов координируются меры поддержки, запланированные в рамках приоритетных проектов в таких областях, как здравоохранение, образование, безопасные и качественные дороги, качественные услуги ЖКХ и создание комфортной городской среды, поддержка малого бизнеса [5]. Изменить ситуацию с качеством жизни в промышленных центрах может сочетание социальной ответственности бизнеса, развития местного самоуправления и повышения активности граждан.

Однако, это вряд ли окажется действенным, если уровень промышленного загрязнения в моногородах останется прежним. Принятые и планируемые к реализации меры свидетельствуют, что основные практики развития моногородов, как государственные, так и частные, направлены только на социально-культурную сферу и диверсификацию экономики. В то же время загрязнение окружающей среды остается основной проблемой многих из них, особенно ориентированных на металлургию. Магнитогорск, Норильск, Челябинск, Череповец входят в число городов России с самым загрязненным воздухом, по данным Минприроды [4]. Для большинства градообразующих предприятий вопросы сокращения негативного воздействия на окружающую среду, прежде всего снижение уровня загрязнения воздуха, не входят в число наиболее приоритетных, но для горожан вопросы экологии важны, и роль этих факторов при выборе места жительства возрастает. По данным ряда рейтинговых агентств, жители многих крупных металлургических центров, несмотря на относительно высокие зарплаты, стремятся переселиться из города именно из-за плохой экологической ситуации.

Безусловно, для устойчивого развития моногородов необходимо, чтобы градообразующие предприятия осуществляли на своих объектах производственный экологический контроль, однако для этого нужна мотивация. Исходя из

вышеизложенного становится очевидно, что в работе по решению задач охраны окружающей среды и обеспечению экологической безопасности моногородов нельзя недооценивать роль государства. Рынок не может ориентироваться на применение экологических инноваций в достаточной степени, поэтому задача государства состоит в том, чтобы создать условия для их приоритетного внедрения [2, с. 38–40]. Изменения в бизнес-модели производственных компаний, учитывающих фактор экологичности, приводят к возникновению в хозяйственной деятельности экологически ориентированных инноваций. Их особенностью является регулирующая роль государства, так как масштабные программы технической модернизации и снижения нагрузки на окружающую среду для большинства предприятий — шаг во многом вынужденный и единственный способ сохранить конкурентоспособность в будущем.

Одним из инструментов, содействующих переходу к «зеленой» экономике, являются «зеленые» государственные закупки, для которых правительство устанавливает экологические стандарты на приобретение товаров и услуг. В данном случае экологическая политика направлена на содействие более рациональному использованию природных ресурсов, сведение к минимуму загрязнения вод и влияния деятельности человека на окружающую среду, что способствует росту экологической эффективности. В настоящее время нет единого или общепринятого понятия «зеленых» государственных закупок, однако, Организация Объединенных Наций дает им следующее определение — это продукты или услуги, которые сводят к минимуму воздействие на окружающую среду. Концепция «зеленых» закупок предполагает оценку воздействия на окружающую среду на всех этапах жизненного цикла продукции, учитывая все экологические издержки, сырье и производство, транспортировку, хранение, использование и утилизацию продукта [6, с. 3].

«Зеленые» государственные закупки — это инструмент, который позволяет правительству использовать государственные расходы в целях содействия реализации социальной, экономической и экологической политики государства [7, с. 3]. «Зеленые» государственные закупки служат инструментом для стимулирования развития рынка экологически чистых товаров и услуг. Компании, которые инвестируют в инновационные и экологически чистые технологии для производства продукции, за счет использования данного инструмента, должны стать более востребованными как на внутреннем, так и на внешнем рынке.

Системные и продуманные решения в рамках государственных закупок могут повлиять не только на экологическую ситуацию в моногородах, но и на социально-экономическую, в частности стимулировать активность бизнес-сегмента. Уже не ставится под сомнение факт, что развитие моногородов должно происходить именно комплексно, с участием федеральных органов власти, инвесторов и бизнеса, поскольку только бизнес способен генерировать прибыль и финансировать себя самостоятельно. Только здесь, вложенные деньги возвращаются, поддерживают следующие проекты, и территория развивается.

Показателен в данном вопросе опыт ПАО «Северстали». Собственник основных градообразующих предприятий Череповца совместно с местными властями в 1999 году учредил первое в России некоммерческое партнерство «Агентство городского развития» для поддержки малого и среднего бизнеса [4]. Эксперты компании консультировали горожан, как создать и вести собственный бизнес, организовывали обучение, помогали в поиске денег — главным образом за счет тендеров самой

компаний, давали гранты на поддержку социального предпринимательства и создание малого бизнеса.

Таким образом, необходимо внедрение комплексных мер, которые не только помогли бы развитию экономики, но и способствовали повышению социальной привлекательности территорий.

Список литературы:

1. Андрющенко А.И. Социальная логистика: инновационный механизм управления процессом консолидации общества // Социологический альманах. 2012. № 3. С. 48-54.
2. Маликова О.И. Механизмы повышения конкурентоспособности компаний на основе экологизации производства. М.: Изд-во РАГС, 2010.
3. Мясникова Л.А. Современные проблемы управления логистикой: учеб. пособие / – СПб.:Изд-во СПбГЭУ, 2014. – 152 с.
4. Парамонова Н., Давыдова А. Формула оживления моногородов / "Коммерсантъ", 2017.
5. «Моногорода имеют реальную возможность стать магнитом для инвестиций» / URL: <https://regnum.ru/news/economy/2221286.html>
6. Giménez-Pujol A. Green Public Procurement in the Asia Pacific Region: Challenges and Opportunities for Green Growth and Trade. APEC Committee on Trade and Investment, 2013.
7. Sylvie Lemmet Sustainable Public Procurement Implementation Guidelines Introducing UNEP's Approach. UNEP DTIE, 2012.

Реформы А.Н. Косыгина – попытка реорганизации советской системы

*Угнивенко С.Н., студент,
Технический институт (филиал)
Северо-Восточного федерального университета,
г. Нерюнгри
E-mail: ugnivenko41147@mail.ru*

*Научный руководитель:
к.и.н., доцент Акинин М.А.*

«Косыгинская реформа», или «экономические реформы 1965 года» - так в историографии принято называть одну из масштабных попыток советского руководства реорганизовать систему планирования и управления народным хозяйством СССР на основе внедрения показателей экономической эффективности, которая была реализована в 1965–1971 годах под формальным руководством члена Политбюро ЦК КПСС, Председателя Совета Министров СССР Алексея Николаевича Косыгина (1904-1980).

Ключевыми инструментами реформы должно быть стать «возврат к ленинским принципам», стимулирования, трудящихся в целях развития социалистического производства и отказ от валовых показателей как главного критерия оценки деятельности промышленных предприятий, а не внедрение каких-либо рыночных