

подъездные железнодорожные пути, настойчиво добиваются открытия припортовых железнодорожных станций для операций с контейнерами по приему и выдаче грузов в контейнерах на собственных подъездных путях, минуя места общего пользования железнодорожной станции. Это дает возможность осуществление завоза и вывоза груза в контейнерах без участия железнодорожного транспорта.

В настоящее время уже имеют место многочисленные факты вывоза грузов в контейнерах из портов автомобильным транспортом для доставки их получателям дальними рейсами. В свою очередь противодействие указанной тенденции со стороны железных дорог является неэффективным.

Е.В. Прис, А.В. Петров

Российский государственный профессионально-педагогический университет

РАЗВИТИЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ

Спрос на рынке контейнерных перевозок в России с 2005 года начал стремительно расти. Это было обусловлено высокими темпами развития международной торговли, что в свою очередь послужило толчком для активизации российского рынка услуг по перевозке грузов, в особенности в контейнерах. В 2007 году контейнерооборот России по всем видам транспорта (учитывая внутренние перевозки) составил 5,27 млн. р.

Доля контейнерных грузов в структуре российского экспорта не высока, в большинстве своем это грузы, идущие к нам из зарубежных стран. Проблема кроется в специфике товаров, вывозимых за рубеж. Большую часть экспортируемых товаров составляют энергоносители, металлы, руда, т.е. грузы, которые в контейнерах не перевозятся. Поэтому при планировании перспективных объемов контейнерных перевозок следует принимать во внимание весь объем контейнеропригодных грузов, перевозимых различными видами транспорта в России. В тоже время, эксперты подчеркивают высокий потенциал контейнеризации экспорта, что в условиях кризиса является наиболее выгодным. Приблизительно 5% перевозок грузов в контейнерах по территории Российской Федерации осуществляется в контейнерах парка принадлежности стран СНГ и Балтии.

Следует также отметить, что внутренние и международные перевозки не являются независимыми сегментами рынка. Они связаны единой технологией использования подвижного состава для перевозок контейнеров. Так, основной поток международных перевозок ориентирован с Востока на Запад, внутренний – с Запада на Восток. Освобождающийся при этом подвижной состав используется для загрузки импорта и транзита. Разделение указанных сегментов на отдельные виды бизнеса потребовало бы увеличения парка специализированного подвижного состава в каждом случае, увеличило бы порожние пробеги и, как следствие, привело к необходимости резкого повышения тарифов на перевозки, как во внутреннем, так и в международном сообщении.

По экспертным оценкам, в настоящее время в России перевозки контейнеропригодных грузов, перевозимых в контейнерах железнодорожным транспортом, составляют – 45%, автомобильным – 45%, морским – 9% и речным – 1%.

Перевозки в международном сообщении железнодорожным транспортом в большей степени организуются другими субъектами рынка, в том числе владельцами собственных контейнерных парков, хотя фактическим (титульным) перевозчиком всех грузов по железной дороге, в том числе и грузов в контейнерах и вагонах любых собственников, до недавнего времени было ОАО «РЖД».

Общий внутренний рынок контейнеропригодных грузов, с учетом его конкурентных составляющих, оценивается в размере не менее 100 млн. тонн контейнеропригодных грузов широкой номенклатуры. Кроме этого, с учетом применения специализированных контейнеров для перевозки наливных опасных и неопасных грузов (танк-контейнеров) и пищевых скоропортящихся продуктов (изотермических контейнеров) к этому объему следует добавить еще не менее 50 млн. тонн.

Цифры показывают, что фактическое освоение указанного рынка контейнерными перевозками составляет не более 15%. Есть экспертное мнение, что этот процент еще ниже и что уровень контейнеризации грузовых перевозок в России не превышает 10%. Прежде всего, это связано с нестабильным экономическим положением в мире и со снижением спроса на рынке контейнерных грузоперевозок. Поэтому, на сегодняшний день целесообразным представляется, как крупным, так и малым компаниям на рынке контейнерных перевозок рассмотреть планы своего дальнейшего развития.

М.А. Розенкова

Российский государственный профессионально-педагогический университет

ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ОБОСНОВАННОСТИ СИСТЕМЫ ОПЛАТЫ ТРУДА НА ПРЕДПРИЯТИИ

Система оплаты труда, как и любая из систем современного предприятия, должна быть экономически обоснованной. В противном случае она теряет свою эффективность и не способствует развитию бизнеса, а подчас и наносит ему значительный урон.

Экономическая успешность предприятия напрямую зависит от качества труда работников. Следовательно, первой и важнейшей проблемой системы оплаты труда на предприятии является поддержание заинтересованности работника в результатах его труда. Однако, работник работает не один, а в коллективе, и конечный результат обычно зависит от результата труда всего коллектива. В связи с этим, заинтересован должен быть весь коллектив, то есть, он должен нести ответственность за ее результат. Отсюда вторая проблема экономической обоснованности системы оплаты труда – введение коллективной ответственности за результаты труда. Совместив две проблемы, мы получим ключевые слова – коллективная заинтересованность. Система оплаты труда, основанная на ней, будет наиболее эффективной и экономически обоснованной, и будет являться решением данной проблемы.

В настоящее время на предприятиях, как правило, применяются три вида систем оплаты труда: повременная, сдельная и бонусная. Повременная оплата труда основана на установлении каждому сотруднику организации определенного оклада, выплачиваемое ему за отработанное им в текущем периоде время. Сдельная оплата труда основана на системе тарифных ставок, начисляемых в зависимости от достигнутого результата. Бонусная система оплаты труда включает две составляющих – определенный оклад работника плюс бонус (процент от полученной предприятием прибыли).

Бонусная система оплаты труда в условиях рыночной экономики является наиболее эффективной, поскольку стимулирует каждого работника в достижении получения прибыли – основной цели бизнеса. К сожалению, она используется лишь в небольшом количестве предприятий. Это объясняется тем, что она четко не разработана и экономически необоснованна. В действительности же от применения на предприятии этой системы оплаты труда можно получить наибольший эффект, поскольку только она неразрывно связана с финансовым результатом деятельности предприятия, а это значит, что она: минимизирует риски работодателя при снижении объемов продаж и прибыли; поддерживает заинтересованность работника в конечном результате его труда; позволяет добиться коллективной заинтересованности в результате труда, вследствие чего у всех работников появляется общая цель;

Для того чтобы эта система работала нормально, необходимо выполнение нескольких условий: она должна охватывать всех без исключения работников предприятия; иметь целевую направленность; быть понятной каждому работнику, чтобы он сам мог все рассчитать; информация о результате, к которому стремится предприятие, должна быть часто обновляемой и легко доступной; все причины постигших предприятие неудач должны своевременно выявляться и быть общеизвестными.

Выполнение этих условий поможет создать на предприятии экономически обоснованную систему оплаты труда, и, следовательно, сделать работу предприятия более эффективной.