

оборудование, рабочие места, создаваемые при строительстве новых объектов инфраструктуры, а также занятость в сфере обслуживания нового жилого фонда.

Мировая практика показывает, что в развитых странах на одно рабочее место в строительстве приходится одно рабочее место в других отраслях, таких как производство стройматериалов, торговля, транспорт, услуги. При этом, чем выше техническая вооруженность в строительстве, тем меньше прямая занятость при одновременном увеличении сопряженной занятости.

Занятость, создаваемая последующими связями в жилищном строительстве, не может быть значительной, за исключением тех случаев, когда жилье используется для организации самозанятости на дому. В то же время к последующим связям жилищного строительства можно отнести развитие бытовой и социальной инфраструктуры с ее собственной занятостью. Например, строительство дорог с гравийным покрытием в сельской местности обеспечивает занятость в количестве примерно 300 человеко-дней на 1 км при условии использования высокопроизводительной техники, или 2000 человеко-дней – при использовании трудоинтенсивных методов строительства [3, с. 291]. Помимо этого, значительный потенциал занятости заключается в развитии и обслуживании водопроводных сетей, обеспечении санитарных условий населенного пункта, транспортном обслуживании населения, а также грузовых потоков.

Таким образом, потенциал занятости, реализуемый в результате жилищного строительства и развития инфраструктуры районов, позволяет создавать дополнительные рабочие места, расширяя тем самым занятость населения и обеспечивая социальную стабильность в обществе.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 О жилищном строительстве в январе – мае 2013 г. // Официальный сайт Национального статистического комитета Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://belstat.gov.by/homep/ru/indicators/pressrel/housing.php>. – Дата доступа : 15.06.2013.

2 Статистический ежегодник Республики Беларусь, 2012 : стат. сб. / Национальный статистический комитет Респ. Беларусь; редкол.: В. И. Зиновский [и др.]. – Минск, 2012. – 715 с.

3 Кузьмин, С. А. Занятость : стратегии России / С. А. Кузьмин. – М.: Эдиториал УРСС, 2001. – 304 с.

УДК 656.22

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ОЦЕНКА ВАРИАНТОВ ТРАНСПОРТИРОВКИ СУДОВОЙ ПАРТИИ КОНТЕЙНЕРОВ В ТРАНСПОРТНОМ УЗЛЕ МЕЖДУ ТЫЛОВЫМ ЛОГИСТИЧЕСКИМ ТЕРМИНАЛОМ И МОРСКИМ ТОРГОВЫМ ПОРТОМ

Г. М. ГРОШЕВ, Н. В. КЛИМОВА

Петербургский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация

Тыловой логистический терминал (ТЛТ) – это интермодальный терминал, связанный с морским портом регулярным автомобильным и (или) железнодорожным сообщением, на территории которого осуществляется формирование судовых партий, прием, хранение, обработка и таможенное оформление грузов.

Число тыловых терминалов в Российской Федерации неуклонно растет: под г. Санкт-Петербургом их уже более 10 (действующих и строящихся). Создаются ТЛТ и вблизи других морских торговых портов (МТП) в РФ. Актуальным становится вопрос выбора рационального варианта транспортировки контейнеров между ТЛТ и МТП.

На сегодняшний момент около 90 % всех контейнеров, проходящих через МТП «Большой порт Санкт-Петербург», перевозится автотранспортом. Помимо использования автомобильного транспорта, одним из вариантов транспортировки судовой партии между ТЛТ и МТП является применение технологии блок-поездов («блок-трейн») при перевозке железнодорожным транспортом.

Для целей обоснования выбора варианта транспортировки судовой партии контейнеров в МТП выполнен анализ возможных маршрутов их перевозки в Санкт-Петербургском транспортном узле по железной дороге и по автомобильным трассам с учетом существующей схемы движения грузового транспорта в черте г. Санкт-Петербурга, построены технологические модели реализации транспортировки судовой партии контейнеров блок-поездом и автомобилем, разработаны аналитические выражения для расчета продолжительности их элементов.

Технология организации доставки судовой партии контейнеров в порт автотранспортом включает в себя операции, производимые на территориях ТЛТ и МТП. Время транспортировки одного контейнера (оборота транспортного средства) будет включать в себя время на операции с автомобилем на территории ТЛТ и МТП, время на ожидание прохода КП ТЛТ и МТП, в пути следования между терминалом и портом в груженом и порожнем состоянии (рисунок 1).

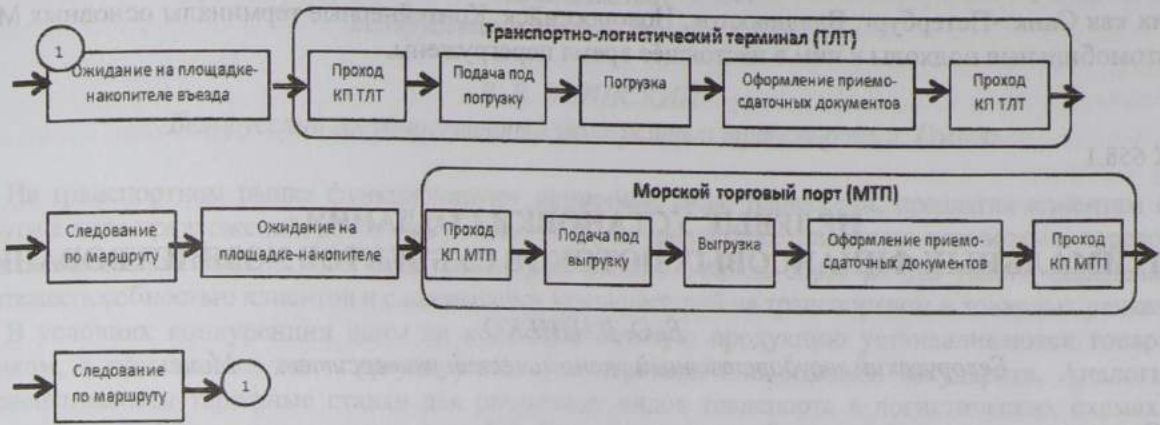


Рисунок 1 – Цикл транспортировки контейнера автотранспортом между ТЛТ и МТП

Въезд автотранспорта на территорию ТЛТ и МТП осуществляется по тайм-слотам. Тайм-слот (time slot) – временной интервал, в течение которого в соответствии с оформленным визитом заказчик обязан обеспечить прибытие автотранспорта для погрузки/выгрузки груза, а оператор – обеспечить приемку автотранспорта для его погрузки/выгрузки на своей территории.

Контейнерный блок-поезд («блок-трейн») представляет собой группу вагонов с контейнерами, отвечающую требованиям по минимальной длине состава, следующую по утвержденному графику на общую станцию назначения без расформирования, сортировок и изменения длины или массы в пути следования. Размер блок-поезда определяется размером судовой партии контейнеров.

Циклом существования (оборотом) состава контейнерного блок-поезда считаем время от начала погрузки контейнеров на фитинговые платформы на ТЛТ до начала следующей их погрузки. Его продолжительность складывается из времени нахождения состава на ТЛТ, железнодорожной станции примыкания ТЛТ, припортовой станции, в МТП и затрат времени на перемещение между данными объектами в груженом и порожнем состояниях (рисунок 2).

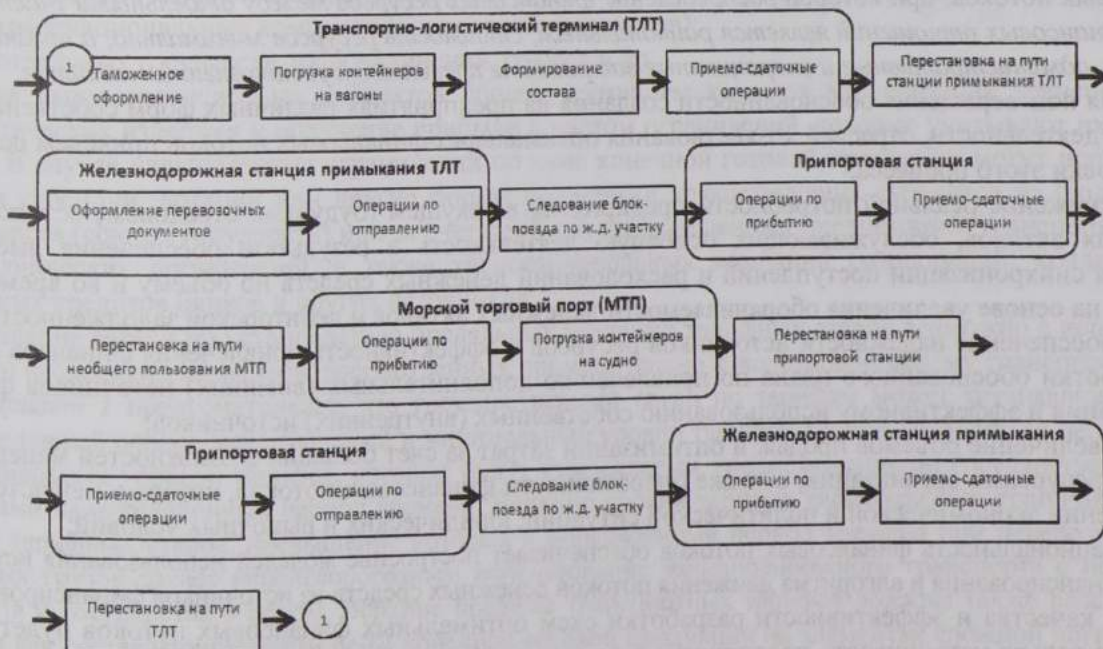


Рисунок 2 – Технологические операции с составом блок-поезда за время цикла

При сравнении вариантов перевозки большегрузных контейнеров автомобильным или железнодорожным транспортом в транспортном узле между ТЛГ и МТП установлено, что преимущества железнодорожного транспорта заключаются в более низкой стоимости перевозки, вызванной сокращением затрат на хранение контейнеров и эксплуатационных расходов при перевозке судовой партии. Преимущества железнодорожного транспорта очевидны и с точки зрения городской экологической ситуации и снижения нагрузки на внутреннюю инфраструктуру портовых мегаполисов, таких как Санкт-Петербург, Владивосток, Новороссийск. Контейнерные терминалы основных МТП и автомобильные подходы к ним в настоящее время перегружены.

УДК 658.1

ЦЕЛЕВЫЕ УСТАНОВКИ СОЗДАНИЯ ОПТИМАЛЬНЫХ ФИНАНСОВЫХ ПОТОКОВ СУБЪЕКТОВ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ

Е. О. ДАЙНЕКО

Белорусский государственный экономический университет, г. Минск

Сложность и многогранность финансовых отношений, возникающих между субъектами хозяйствования на всех уровнях национальной экономики, требует тщательного изучения, анализа, разработки наиболее рациональных схем движения финансовых потоков и управления ими.

Выполняя работу в данном направлении, на начальном этапе предполагается осуществить постановку целевых ориентиров в создании оптимальных финансовых потоков, которые и определят дальнейшие действия команды (аналитиков, менеджеров, бухгалтеров, финансистов) в достижении поставленных целей. При этом необходимо обозначить экономическую сущность самого понятия «финансовый поток» в общем, и «оптимальный финансовый поток» в частности.

Анализ различных взглядов как отечественных, так и зарубежных авторов по данному вопросу, позволил дать определение финансовому потоку, под которым будем понимать *направленное движение всех имеющихся ресурсов (денежных, материальных, трудовых, информационных и т.д.), поток которых сопровождается внешние и внутренние финансовые взаимоотношения.*

При этом, для финансовых служб хозяйствующих субъектов, функционирующих в современных условиях экономической среды, которая характеризуется как неравновесная, нестабильная, подверженная влиянию кризисных явлений, на первый план должна выходить задача по оптимизации финансовых потоков. Это значит, что на предприятии должна быть создана такая схема движения финансовых потоков, при которой *распределение финансовых ресурсов между отдельными участниками финансовых отношений является рациональным, стоимость ресурсов минимальна, а организационные, административные и операционные затраты не превышают установленных лимитов.*

Для подтверждения обоснованности создания на предприятиях различных форм собственности, видов деятельности, отраслей хозяйствования оптимальных финансовых потоков приведем целевые установки этого процесса:

- снижение реальной потребности предприятия в текущем (будущем, страховом) остатках денежных активов, обслуживающих основную деятельность в результате обеспечения высокого уровня синхронизации поступлений и расходований денежных средств по объему и во времени, а также на основе увеличения оборачиваемости денежных активов и дебиторской задолженности;
- обеспечение надежности источников ресурсов и эффективность привлечения финансов путем разработки обоснованного плана по привлечению дополнительных (внешних) источников финансирования и эффективному использованию собственных (внутренних) источников;
- увеличение объемов продаж и оптимизации затрат за счет больших возможностей маневрирования ресурсами организации, а также оперативности финансовых потоков, которые меняются при изменении экономической и политической ситуации, юридических и рыночных условий;
- рациональность финансовых потоков обеспечивает построение моделей использования источников финансирования и алгоритма движения потоков денежных средств из источников финансирования.

От качества и эффективности разработки схем оптимальных финансовых потоков будет зависеть не только устойчивость предприятия в конкретный период времени, но и способность к дальнейшему развитию, достижению финансового успеха на долгую перспективу.