

4. Исследование и анализ рынка (с точки зрения надежности поставщиков, транспортных тарифов, предлагаемых дополнительных услуг, возможности установления более тесных партнерских связей).

5. Отслеживание и экспедирование доставки (мониторинг перевозок, отслеживание местонахождения и состояния грузов), экспедирование осуществляется в случае необходимости индивидуального подхода к отправке).

Одной из важнейших задач, возникающих в деятельности транспортного отдела, является выбор видов и типов транспортных средств, осуществляющих перевозку.

На выбор транспортных средств влияют:

- характер груза (вес, объем, консистенция);
- количество и частота отправляемых партий;
- климатические, сезонные характеристики;
- расстояние, на которое перевозится груз;
- близость расположения точки доставки груза к железнодорожной сети, автомагистрали, реке или морю, аэропорту;
- сохранность груза;
- риск невыполнения поставок для груза.

Транспортная логистика состоит из ряда логистических операций, а именно: экспедирование, упаковка, грузопереработка, страхование рисков, складирование, таможенное оформление и т.д. Логистика в сфере грузоперевозок позволяет наилучшим образом оптимизировать все процессы по доставке грузов, доставить грузы как можно быстрее в назначенный пункт назначения и, кроме того, постараться минимизировать расходы по доставке и связанные с доставкой груза риски. Оптимизация расходов является главным принципом транспортной логистики. Достигается этот принцип за счет экономии, используя масштабы грузоперевозок, выбор наиболее оптимальных схем движения транспорта, быстрого и правильного оформления документации.

УДК 369.512

Студ. Е.А. Терентьева  
Рук. Р.Н. Ковалев  
УГЛТУ, Екатеринбург

## **НЕДОСТАТОЧНОСТЬ КАПИТАЛА В ПЕНСИОННОЙ СИСТЕМЕ РФ**

На макроуровне база для финансирования трудовых пенсий, фонд официальной заработной платы работников предприятия, остается ограни-

ченным и не демонстрирует тенденций к росту в будущем, т.к. на микроуровне происходит сокращение продолжительности трудовой жизни, что не позволяет сформировать достаточный объем условного и реального пенсионного капитала.

Тенденции на российском рынке труда не способствуют расширению базы финансирования пенсионных взносов. Широкое распространение на нем получили так называемые нестандартные формы занятости. При этом доля занятых на крупных и средних предприятиях, где доминирует стандартная и формальная занятость, сократилась с 61,5 % в 2002 г. до 51,6 % в 2009 г., тогда как доля занятых в неформальном секторе за тот же период выросла с 11,2 до 17,1 % общей численности занятых. Кроме того, на масштабы фактической уплаты пенсионных взносов влияют не только масштабы стандартной формальной занятости, но также распространенность неформальных договоренностей об оплате труда (теневая занятость).

В долгосрочной перспективе достаточность средств для выплаты пенсий и размеры будущих пенсий зависят также от продолжительности официальной трудовой жизни человека. Здесь также наблюдаются неблагоприятные тенденции. Отчасти из-за барьеров на рынке труда для молодежи и, главным образом, под влиянием распространения высшего образования, а также молодые люди все дольше остаются вне рынка труда.

Какие решения этой проблемы существуют?

1. Повышение тарифа пенсионных взносов с целью компенсировать сокращение базы для уплаты этих взносов.

Практически все эксперты уверены, что дальнейшее повышение тарифов пенсионных взносов будет иметь отрицательные последствия [1]. Дальнейшее повышение тарифа ставит под угрозу конкурентоспособность российской экономики, и в условиях высокой эластичности заработной платы и терпимости населения к неформальным формам трудовых отношений чревато также расширением неформальной и теневой занятости.

Можно лишь перераспределять это бремя страховых взносов между работодателями и работниками. Несмотря на то, что с экономической точки зрения такое перераспределение ничего не меняет, введение отчислений в пенсионную систему заработков работников может повысить их ответственность по формированию собственных пенсионных прав и пенсионных накоплений. Однако следует отметить, что возможности работника воздействовать на форму трудовых отношений все же весьма ограничены.

2. Увеличить долю бюджетного финансирования пенсионной системы.

Уже сейчас доля бюджетных средств в финансировании российской пенсионной системы высока по меркам развитых стран [1, 2]. Кроме того, усиление бюджетной зависимости пенсионной системы противоречит ее страховому характеру (что подразумевает преимущественную опору на поступления страховых взносов). Наконец, это усиливает политическую

зависимость пенсионной системы от ситуации с бюджетом. В условиях бюджетного дефицита пенсионные расходы могут быть сокращены.

Тем не менее, в период проведения пенсионной реформы, предполагающей введение обязательного накопительного компонента, без привлечения внешних источников финансирования пенсионная система обойтись не может. И отсутствие четко прописанных источников финансирования российской пенсионной реформы 2002 г. – одна из причин ее неудачной реализации. Среди известных мировой практике источников покрытия таких издержек перехода к новой пенсионной системе – доходы от приватизации государственного имущества, доходы от сырьевой ренты. Если этих средств окажется недостаточно, то ряд экспертов полагает, что проблему несбалансированности пенсионной системы в среднесрочной перспективе можно решить за счет выделения дополнительного источника финансирования из средств федерального бюджета. Источником средств может выступать НДС.

3. Разделить базовую и страховую части пенсии по условиям назначения, правилам индексации и источникам финансирования.

Из мировой практики известно, что базовая часть может финансироваться как (а) из общих налогов и предоставляться всем гражданам или на основе проверки доходов, так и (б) за счет страховых взносов в форме «плоской» пенсии, которая в этом случае должна выплачиваться после выработки определенной продолжительности страхового стажа [3]. В условиях сокращения базы для уплаты страховых взносов в ПФР обеспечить право всех граждан России на некий минимальный уровень пенсионного обеспечения легче с помощью универсальной базовой компоненты, которая финансировалась бы не из заработков, а из общих налогов. Учитывая слабое развитие других компонент пенсионного обеспечения (невысокий уровень страховой части, отсутствие накопительной части пенсии и неразвитые добровольные формы пенсионного обеспечения), базовая часть пенсии, по-видимому, должна сохранять свою универсальность, то есть выплачиваться без проверки доходов. Чтобы такая базовая часть пенсии не снижала стимулов человека трудиться и не была слишком обременительной для бюджета, международные эксперты рекомендуют устанавливать достаточно жесткие критерии ее получения – в части требования к стажу ее назначения или границ пенсионного возраста, с которого она назначается [3].

#### *Библиографический список*

1. Гурвич Е.Т. Реформа 2010 года: решены ли долгосрочные проблемы пенсионной системы? // Журнал Новой экономической ассоциации. 2010. № 6.

2. Синявская О.В. Российская пенсионная система: куда идти дальше? // SPERO. 2010. № 13.

3. Barr N.P. Diamond. 2009. Reforming pensions: Principles, analytical errors and policy directions. International Social Security Review 62: 5–29 pp.

УДК 658.0

Студ. С.А. Уймина, Е.А. Склюева  
Рук. С.Н. Боярский  
УГЛТУ, Екатеринбург

## **МОДЕЛИРОВАНИЕ УСЛОВИЙ ДВИЖЕНИЯ АВТОТРАНСПОРТА ПРИ ДОСТАВКЕ ГРУЗА И ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК**

В условиях мирового экономического кризиса первостепенными становятся сокращение издержек и, как следствие, рациональные методы организации производства. Транспортная логистика не является исключением, т.к. доля затрат на транспортировку в себестоимости товара иногда составляет 40 %.

Логичным для анализа и планирования затрат является использование логистических методов, в частности модели «точно в срок» [1]. Подобный подход позволит точнее согласовывать время доставки и возвращения автомобиля на базу и тем самым обеспечить ритмичную и бесперебойную работу автотранспортного предприятия.

Также существует множество программных комплексов, позволяющих рассчитать время передвижения транспортного средства между различными населенными пунктами и в черте города. Однако непонятно, на чем они основаны и как соотносятся с российскими данными. Таким образом, для анализа сроков и условий доставки удобно использовать существующую нормативную базу автотранспортного комплекса.

В настоящее время произошло значительное изменение нормативной базы в автодорожной отрасли. Так, были приняты Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и автодорожной деятельности», Постановление Правительства РФ от 28 сентября 2009 г. № 767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации», ГОСТ Р 52398-2005 «Классификация автомобильных дорог», ГОСТ Р 52399-2005 «Геометрические элементы автомобильных дорог». Устанавливаемая классификация отменяет существовавшее разделение на городские и загородные дороги, и делает возможным применение единых зависимостей для всех автомобильных дорог.