



### Процесс проведения мониторинга

Основными задачами мониторинга являются: постоянный анализ ситуации в организации оплаты труда; своевременное выявление негативных тенденций и возникающих проблем; отслеживание эффективности и полноты выполнения принимаемых и ранее принятых решений; разработка рекомендаций по решению выявленных проблем и тенденций; разработка методологии прогнозирования развития процессов в оплате труда по отрасли в целом.

Объектами наблюдения являются отрасль пищевой промышленности, специально отобранные (базовые) предприятия и организации различных форм собственности, социальные группы населения.

Направления анализа — социально-трудоуые явления и процессы, наблюдаемые в оплате труда в пищевой промышленности.

Информационной основой для мониторинга являются:

- государственная и отраслевая статистика;
- статистика выбранных базовых предприятий и организаций.

Объективность и оперативность информации о процессах и явлениях в оплате труда в отрасли служат критерием эффективности отраслевого мониторинга заработной платы.

Результаты мониторинга о ситуации с заработной платой в отрасли необходимо представлять руководству концерна, в отраслевое управление заработной платы и руководству отраслевого профсоюза.

**А.В. Ван-Илья**  
БГУ (Минск)

## ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РОСТ

Следует отметить, что исследование роли транспортной инфраструктуры на экономический рост применительно к мировой экономике может иметь три относительно независимые части:

1) влияние транспортной инфраструктуры на национальные экономики;

2) влияние транспортной инфраструктуры на международную торговлю;

3) влияние международной торговли на экономический рост.

Имеющиеся на сегодняшний день теоретические представления по данным направлениям разделяют общие предположения о несовершенной конкуренции на рынке и существовании положительной экономики масштаба.

Транспортная инфраструктура влияет на скорость распространения и пространственный масштаб действия внешних эффектов, мобильность факторов производства (труда и капитала) и на эффективность концентрации или распределения производства тех или иных благ. Иначе говоря, транспортная инфраструктура является фактором для следующих экономических явлений и показателей:

- внешние эффекты;
- мобильность факторов производства;
- концентрация производства.

Они, во-первых, влияют на динамику национальных экономик, во-вторых, определяют относительные преимущества стран в международной торговле. Наконец, международная торговля влияет на динамику мировой экономики через эффекты:

- специализации стран;
- масштаба.

Что касается эмпирических исследований влияния транспортной инфраструктуры на экономический рост, то они дали неоднозначный результат.

Исследований, посвященных экономическому росту и его детерминантам, с одной стороны, и развитию транспортной инфраструктуры — с другой, проведено достаточно много. Также существует ряд значимых работ по влиянию транспортной инфраструктуры на экономический рост. Однако многие эмпирические работы, как правило, эконометрические, определяют наличие взаимосвязи, но не раскрывают механизма такого влияния. Поэтому в теории нет четкого представления о значимости, эффективности тех или иных механизмов передачи изменений от транспортной инфраструктуры к экономическому росту. Разброс количественных оценок влияния выше порога статистической погрешности.

В процессе дальнейших исследований по данной тематике необходимо определить механизмы влияния и дать им достоверную количественную оценку.

Поскольку экономический рост — темповый показатель, то транспортную инфраструктуру также необходимо выражать в темпах ее изменения. В свете классических и современных теорий международной торговли, с одной стороны, и пространственной неравномерности распределения факторов экономического роста (труда, капитала и т.п.) — с другой, рост мировой экономики будет устойчив тогда и только тогда,

когда развитие мировой транспортной инфраструктуры будет опережать экономическое развитие ее регионов. Иначе говоря, темпы развития транспортной инфраструктуры должны быть выше темпов экономического роста. Заметим также, что соответствующая формулировка данного утверждения может быть применима и к национальной экономике.

Очевидно, такого рода утверждение требует доказательства. Кроме того, это ставит ряд вопросов и задач для дальнейшего изучения. Так, необходимо определить: какие показатели адекватно отражают развитие транспортной инфраструктуры, а также устойчивость экономического роста. Интерес также представляют такие вопросы, как зависимость уровня развития транспортной инфраструктуры от размеров экономики; «оптимальный» размер экономики; критерии устойчивости экономического роста.

**Н.П. Вахрушева**  
БГЭУ (Минск)

## ОСОБЕННОСТИ ИЗУЧЕНИЯ РЫНКА СЕМЯН ЗЕРНОВЫХ КУЛЬТУР

Рынок семян предусматривает товарно-денежные отношения между производителями и потребителями семян, поиск и использование наиболее целесообразных форм и объемов его производства и потребления путем совершенствования техники и технологии, активизации предпринимательской и инновационной деятельности, использования маркетинга и конкуренции.

Сегодня становится очевидным, что успех на семеноводческом рынке определяется количеством реализованной, а не произведенной продукции. Как показывают данные табл. 1, недостаточное государственное регулирование формирования рынка семян приводит к их перепроизводству в среднем до 185 % и проблемам с последующей реализацией.

Таблица 1

Соотношение спроса и предложения элитных семян зерновых культур  
в Гомельской области в 2008 г.

Культура	Потребность в элитных семенах, тыс. т	Было произведено элитных семян фактически, тыс. т	Обеспечение элитными семенами, %
Рожь	2311	3204	138
Пшеница	960	1787	186
Тriticale	1136	2275	200
Ячмень	915	2129	232
Овес	975	1656	170