

формирование балансовых нормативов (эндогенные величины); трансформация баланса трудовых ресурсов в модели линейного программирования; решение задачи и анализ ее результатов; разработка рекомендаций по совершенствованию управления трудовыми ресурсами.

Важно обозначить требования к принципиальной схеме дифференцированного баланса трудовых ресурсов и рабочих мест: простота, наглядность и универсальность, приемлемость не только для отраслевого комплекса, отрасли, группы производств, производственного объединения, но и для первичной учетной промышленно-технологической единицы; в основу схемы должен быть положен такой отчетный и плановый документ, который подтверждал бы свою жизнеспособность на практике и содержал все основные сквозные показатели, а также информацию о видах ресурсов, необходимых для нормального функционирования моделируемой системы; возможность самоорганизованного формирования нормативно-справочного хозяйства, соответствие топологической структуре технологического способа изготовления продукции, т.е. схема должна быть графической моделью энергопроизводственных циклов отраслевых комплексов; возможность многовариантных постановок экономических задач; наличие предпосылок и возможности трансформации баланса труда в модель оптимального программирования; соответствие содержания схемы всем основным сторонам исследуемой экономической системы.

Идея построения баланса трудовых ресурсов: достижение прозрачности в структуре и во взаимосвязях развития социально-экономической сферы региона с трудовыми ресурсами; привязка и достижение сбалансированности перспективных прогнозов развития социально-экономической сферы с демографическими прогнозами региона; выявление дисбаланса подготовки трудовых ресурсов и прогнозирование своевременной.

Г.С. Зубрицкая, аспирант

БГЭУ (Минск)

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ

Географическое положение Республики Беларусь позволяет ей занять достойное место в системе международной экономической интеграции. Однако в условиях острой конкуренции на рынке транспортных услуг выгодное географическое положение и потенциальные возможности железной дороги сами по себе не могут обеспечить привлечение дополнительных грузопотоков. Необходимо целенаправленно создавать информационную инфраструктуру логистического сопровождения перевозок, учитывающую весь путь перемещения материальных компонентов производственного процесса — от добычи сырья до выпуска

готовой продукции и ее доставки конечному потребителю. Развитие технической базы информационных технологий — основа дальнейшей оптимизации управления перевозочным процессом, углубления интеграции всех участников рынка транспортных услуг. Поэтому одной из основных задач интеграции является повышение качества услуг, что, несомненно, приведет к увеличению объемов перевозок. Для этого необходимо сократить время пересечения госграницы, четко соблюдать расписание движения, оптимизировать эксплуатационные процессы на границе, приспособить расписание поездов к пограничным процедурам, создать общую прозрачную тарифную систему, соответствующую ожиданиям рынка. Применение современного технологического оснащения SUW 2000 системы автоматической регуляции расстояния между колесными парами позволит исключить перегрузку товаров на стыке путей разной ширины и повысит сохранность груза. Сейчас система SUW 2000 успешно применяется между Польшей, Литвой и Украиной.

Для поддержания конкурентоспособности железной дороги необходимо постоянно проводить всевозможные инвестиционные программы и комплекс организационно-технических мероприятий. Интенсивное развитие мировых интеграционных процессов и переориентация торгово-экономических связей ставит перед странами СНГ, Европы и Республики Беларусь новые задачи, решение которых требует пересмотра прежнего подхода к транспорту только как к средству перемещения товарных ценностей. Одно из важнейших направлений международной транспортной политики — развитие интермодальных, комбинированных перевозок, повышение качества транспортного обслуживания и уменьшение вредного влияния транспорта на окружающую среду. Обеспечение экологической безопасности — первостепенная, общечеловеческая задача, на решение которой должны быть направлены усилия всего человечества. Для обеспечения экологической безопасности важное значение имеет правильный выбор экономической и социальной стратегии развития. Соответственно транспортировка большегрузных автомобилей, полуприцепов и контейнеров на специализированных железнодорожных платформах позволяет эффективно использовать технологические преимущества разных видов транспорта. Кроме того, обеспечивается высокая мобильность и скорость движения, снижается уровень загрязнения окружающей среды, своевременно выполняется полный комплекс услуг во время погрузки и выгрузки. Комбинированные перевозки вносят на транспортный рынок новую логистическую концепцию, которая содействует развитию всего транспортного комплекса. Это направление открывает большие перспективы для транспортной системы Беларуси. Перспективная цель может быть обозначена как систематизация комбинированных перевозок грузов из Республики Беларусь до крупнейших промышленных центров Западной Европы, что содействует интеграции транспортной системы Республики Беларусь в европейскую транспортную систему. При интенсивном развитии экономических, политических, информационных и прочих контактов в объе-

диненной Европе особую значимость приобретают экологические аспекты безопасности всех стран. Особенно актуальными эти проблемы становятся для государств трансграничных регионов, к которым можно отнести и Беларусь.

*В.И. Иванцов, канд. техн. наук,
Н.Ч. Горбач, аспирант,
С.В. Сильченкова, аспирант*

БГЭУ (Минск)

АНАЛИЗ РЫНКА СОВРЕМЕННЫХ МАТЕРИАЛОВ ДЛЯ РАБОЧЕЙ И СПЕЦИАЛЬНОЙ ОДЕЖДЫ

В последнее время на текстильном рынке возрос спрос на ткани специального назначения, сегодня заказчик диктует свои условия производителю: ткани бытового и специального назначения должны обладать водо-, масло-, грязеотталкивающими свойствами. Ткани для рабочих специальностей нефтяной и газовой промышленности должны обладать огнезащитными свойствами.

Популярность и значимость среди производителей и потребителей профессиональной, специальной, ведомственной, корпоративной одежды возрастают по мере формирования современного рынка этой продукции. Этому способствуют достижения в развитии производства и расширении ассортимента продукции специального назначения, в повышении ее качества и конкурентоспособности, а также в совершенствовании дизайна, конструкции и технологии.

Мировой рынок продаж средств индивидуальной защиты (СИЗ), к которым относятся профессиональная одежда, специальная обувь и средства индивидуальной защиты, составляет 12 млрд EUR, из которых 4,5 млрд EUR приходится на европейские страны, 500 млн EUR — на Россию. Наблюдается разница в структуре рынка: европейские компании уделяют больше внимания средствам индивидуальной защиты, отечественные — спецодежде и обуви. На европейском рынке на долю спецодежды и спецобуви приходится 37 % общего объема рынка средств индивидуальной защиты, почти столько, сколько приходится на средства защиты головы — 33 %.

При этом в последние годы наблюдается быстрое развитие рынка СИЗ в странах Юго-Восточной Азии, особенно в Китае.

Российский рынок средств по охране труда (средства индивидуальной защиты) начал формироваться в начале 1990-х гг. По оценкам экспертов, объем этого рынка в стоимостном выражении к началу 2004 г. превысил 500 млн EUR, а его рост за последние 5 лет составил 15 %.

Из известных компаний на территории СНГ, выпускающих продукцию, предназначенную для защиты работающего от воздействия опас-