

Процесс формирования трудовых ресурсов как элемента производительных сил государства включает три этапа. На первой исходной ступени (средняя школа) большая часть контингента будущих трудовых ресурсов получает полное школьное образование. На второй ступени обучение продолжается по трем направлениям:

- получение рабочего профессионального образования различной квалификации;
- получение среднего специального (младший колледж, техникум) и высшего образования;
- учеба в аспирантуре и защита научных диссертаций.

На третьей ступени – в сфере трудовой деятельности главным, безусловно, становится реализация полученных знаний и творческих навыков, обеспечивающих производство конкурентоспособных товаров и услуг. Вместе с тем, продолжается индивидуальное и коллективное освоение более высокого уровня квалификации в связи с внедрением новой и совершенствованием действующей технологии.

Политика повышения конкурентоспособности требует координации инвестиций в технологию с развитием человеческого капитала, поскольку в условиях быстрого изменения технологий необходима система адекватного обеспечения рабочих новыми профессиями. В настоящее время в различных странах делаются попытки, с одной стороны, более тесно привязать образование и обучение к потребностям производства, а с другой – с помощью расширения рамок профессий подвести фундамент под идею непрерывного образования, которое теперь считается жизненно важной частью человеческого существования.

Вместе с тем, по оценкам независимых экспертов, по уровню квалификации и общему мировоззрению около 50% трудовых ресурсов страны в настоящее время готовы к работе в условиях рыночной экономики при нормальной организации, оплате и условиях труда после небольшой соответствующей переподготовки. Примерно 30% экономически активного населения сомневаются в своих возможностях. Им нужен более серьезный и длительный опыт вхождения в рыночное хозяйство, а возможно и переобучение. Оставшиеся 20% трудовых ресурсов – активно против рыночной экономики

Трудовые ресурсы Беларуси обладают совокупностью достоинств. К указанным достоинствам относятся: высокий уровень образования населения и наличие традиций, ориентирующих людей на созидательный творческий труд; развитое чувство справедливости и навыка коллективного труда; склонность к самореализации личности в интересах коллектива; дешевизна рабочей силы в сочетании с достаточно высоким уровнем квалификации; наличие собственной системы образования.

*Потемкина Т.Г.
УО БГЭУ (Минск)*

УПРАВЛЕНИЕ ЕСТЕСТВЕННЫМИ МОНОПОЛИЯМИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Система управления железнодорожным транспортом очень сложна – это объясняется особенностями основной (перевозочной) деятельности железнодорожного транспорта как целостного организационно-технологического и финансово-экономического комплекса с жесткой управленческой вертикалью. Мотивация реформирования отрасли во многом определяется тем, что внешняя среда железнодорожного транспорта (в том числе его клиентура) уже активно задействует рыночные основы хозяйствования;

большинство железных дорог стран СНГ, с которыми тесно экономически взаимодействует Беларусь (в том числе и Россия), – открытые акционерные общества. Таким образом, как организация отношений собственности и взаимодействия с государством, так и внутренние организационно-управленческие и финансово-экономические механизмы современного железнодорожного хозяйства должны обеспечивать надежное сопряжение отрасли с внешней средой.

В целом специфика функционирования отрасли в современных условиях хозяйствования определяется рядом обстоятельств. Поскольку предприятия железных дорог обслуживают внешнюю рыночную среду, услуги отрасли призваны быть мобильными, своевременными, конкурентоспособными (по качеству и цене) по отношению к другим видам транспорта, а соответствующий производственный потенциал должен иметь оптимальные резервы (наращивания пропускной и провозной способности) и обеспечивать возможность маневрирования ресурсами.

Применительно к грузовым тарифам действуют объективные ограничения по величине транспортной составляющей в структуре себестоимости продукции отраслей-потребителей, а к тарифам пассажирским – по величине платежеспособного спроса населения.

Любые собственническо-управленческие инновации не должны подрывать централизованную управляемость перевозочным процессом на стратегических железнодорожных линиях или затруднять решение задач обеспечения перевозок государственной значимости (это относится как к территориальным, так и к отраслевым звеньям железнодорожного транспорта).

Железнодорожный транспорт при более или менее нормальной народнохозяйственной ситуации, при правильной макроэкономической политике и эффективной политике в самой отрасли вполне способен к самофинансированию.

Основаниями реальной возможности коммерческого успеха и стабильности железнодорожного транспорта служат его ведущая роль в системе транспортных коммуникаций страны, работа с платежеспособными секторами экономики, стратегическая народнохозяйственная значимость. Потенциально высока и инвестиционная привлекательность рассматриваемой отрасли, причем реализация этого потенциала при определенных условиях достижима и без резкого увеличения цены перевозок.

*Праневич А.А.
УО БГЭУ (Минск)*

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА ПЕРЕХОДНОЙ ЭКОНОМИКИ

Окружающую действительность можно рассматривать как сложную, открытую, саморазвивающуюся систему, состоящую из значительного числа взаимосвязанных и взаимозависимых элементов (подсистем). Открытость системы означает постоянное взаимодействие с внешней средой, в ходе которого происходит адаптация, приспособление всех элементов системы к изменяющимся условиям ее существования. Самоорганизация представляет собой установление организованности, порядка за счет согласованного взаимодействия компонентов внутри системы при отсутствии упорядочивающих воздействий со стороны среды. Понятие организации как альтернативное самоорганизации связано с упорядочивающей деятельностью человека, его сознанием, действия-