

ственными культурными отличиями. В представлении населения существует настроенное отношение к выходцам из стран исламского Востока, что, согласно мнению ряда экспертов, следует объяснять влиянием средств массовой информации, оказывающих стигматизирующее для выходцев из исламских стран воздействие на общественное мнение, а также элементами патриархального мышления, все еще довольно значимыми в сознании значительной части белорусского населения, что проявляется в сохранении и воспроизводстве деления социального пространства на «своих» и «чужих» в зависимости от этнокультурных и цивилизационных отличий.

Указанные особенности должны быть учтены при проведении иммиграционной и интеграционной политики в РБ с целью оптимизации интеграционных процессов и избежания возможных негативных последствий в случае увеличения притока иммигрантов, особенно иммигрантов из регионов, существенно отличающихся в культурно-цивилизационном аспекте. В дальнейшем, при проведении политики, направленной на привлечение иммигрантов в Республику Беларусь, является необходимым выработать меры, способствующие не только экономической и правовой интеграции иммигрантов, но и созданию условий для интеграции культурной и социальной.

Список цитированных источников

1. Шахотько, Л.П. Динамика численности и структуры населения Беларуси / Л.П.Шахотько // Электронный журнал «Демоскоп Weekly» Института демографии национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» [Электрон. ресурс]. – 6-19 июня 2011. – Режим доступа: <http://demoscope.ru/weekly/2011/0469/analit01.php> – Дата доступа: 13.03.2013.

2. Национальная программа демографической безопасности Республики Беларусь // Национальный правовой интернет-портал РБ [Электронный ресурс]. – 11 августа 2011. – Режим доступа: http://pravo.by/world_of_law/text.asp?RN=P31100357 – Дата доступа: 13.03.2013.

3. Перепись населения, 2009 = Population Census, 2009: [статистический сборник] / Национальный статистический комитет Республики Беларусь; [редколлегия: В.И. Зиновский (председатель) и др.]. – Т. 3: Национальный состав населения Республики Беларусь = Ethnic Composition of the Population of the Republic of Belarus. – Минск: Национальный статистический комитет Республики Беларусь, 2011. – 433 с.

4. Шахотько, Л.П. Модель демографического развития РБ / Л.П. Шахотько; Национальная академия наук Беларуси, Институт экономики. – Минск: Беларуская навука, 2009. – 439 с.

5. Сведения о численности иностранцев, которым предоставлен статус беженца в РБ // Министерство внутренних дел Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – 2013. – Режим доступа: <http://mvd.gov.by/main.aspx?guid=9941> – Дата доступа: 13.03.2013.

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ В БРЕСТСКОМ РЕГИОНЕ

О.П. Белоглазова

Брестский государственный технический университет, г.Брест, Беларусь

Трансграничное сотрудничество Брестского региона тесно связано с формированием на его территории системы современных коммуникаций для перемещения товаров и услуг.

Республика Беларусь находится на перекрестке основных транспортных маршрутов из Западной Европы в Россию и от Черноморского побережья в страны Балтии. Брестский регион в свою очередь пересекает транспортный коридор, определенный по международной классификации под № II (Запад-Восток) [1, с.28]. Выгодное географическое положение является основой для предоставления современных логистических услуг и получения от этого вида деятельности финансовых результатов в виде

прибыли, что особенно актуально ввиду отсутствия в регионе других направлений динамического экономического развития.

Следует напомнить, что логистика представляет собой направление хозяйственной деятельности, которая заключается в управлении материальными потоками в сфере производства и обращения. До недавнего времени этому виду деятельности не уделялось должного внимания, как со стороны государства, так и со стороны предпринимателей. Однако развитие рынков и высокая конкуренция изменили ситуацию, все сложнее получать прибыль только за счет развития производства и маркетинга.

В целях развития и модернизации современной логистической инфраструктуры в 2008 г. разработана и принята Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г. [2], в которой определены цели, задачи, пути развития логистической системы, разработаны основные подходы к созданию логистических центров, предложен механизм создания льготных режимов для инвесторов. Указанная программа предусматривает создание 26 транспортно-логистических и 10 торгово-логистических центров.

Следующим шагом в развитии логистики в Республике Беларусь стало введение с 1 января 2011 г. новых государственных стандартов СТБ 2047-2010 "Логистическая деятельность. Термины и определения" и СТБ 2046-2010 "Транспортно-логистический центр. Требования к техническому оснащению и транспортно-экспедиционному обслуживанию". Новые стандарты позволили обеспечить взаимопонимание между участниками логистической деятельности, ввести терминологию элементов процесса рассматриваемого вида деятельности, а также выполнить классификацию логистических центров, которые в соответствии со стандартом подразделяются на информационно-логистические, оптово-логистические, таможенно-логистические, транспортно-логистические и др.

Институтом БелНИИТ «Транстехника» с участием министерств торговли, транспорта и коммуникации и представителей логистических операторов разработан госстандарт СТБ «Услуги логистические. Общие требования к процедурам сертификации». Проведение добровольной сертификации в соответствии с данным стандартом позволит повышать ответственность и формировать имидж отечественных логистических операторов.

Усилия государства в данной сфере можно расценивать как положительные, однако имеющими временное отставание по сравнению с соседними государствами, которые уже на протяжении последних 15 лет формировали правовое поле для развития и совершенствования логистики.

В настоящее время в РБ действует 7 транспортно- и 11 торгово-логистических центров. В соответствии Программой развития логистической системы на период до 2015 года с учетом действующих логистических центров, в которых продолжается работа по развитию и усовершенствованию складской инфраструктуры, в Республике Беларусь реализуется 48 инвестиционных проектов, в рамках которых привлечено более 380 млн. долларов инвестиций. Всего же планируемый объем инвестиций до 2015 года в эту отрасль составит более 1 млрд. долларов.

Брестский регион характеризуется развитием транспортно-логистических центров (далее ТЛЦ), таких как «Брест-таможсервис», «Брествнештранс», «Брест-Белтаможсервис», «Белинтертранс», «Брестгрузтранслогистик». В Барановичах строится логистический центр ООО «Евроторг», планируется создание в Пинске логистического центра совместно с польскими инвесторами.

К основным видам услуг этих центров могут быть отнесены складские услуги, экспедирование грузов, таможенное оформление, консолидации, деконсолидация грузов, упаковка, переупаковка, сортировка, маркировка контрольными идентификационными

знаками, контрэтикеткой с переводом и инструкцией по применению, переупаковка, комплектация товаров, информационные и др. услуги.

Наиболее выгодные условия для строительства транспортно-логистических центров создаются в свободной экономической зоне «Брест». При реализации проекта не менее 1 млн. евро резиденты СЭЗ освобождаются от уплаты таможенных пошлин, имеют льготы по арендной плате за земельные участки, освобождаются от уплаты налога на недвижимость и на прибыль в течение пяти лет с даты ее объявления.

Привлекательность выделенных участков под строительство логистических центров по Программе развития логистической системы на период до 2015 г. в Брестском регионе может быть повышена за счет обеспечения их современной инженерной инфраструктурой, увеличением качества и пропускной способности автомобильных дорог по основным направлениям строительства.

Для эффективной работы существующих и вновь создаваемых логистических центров требуются квалифицированные работники, которые должны иметь три уровня знаний: владеть иностранным языком, знанием компьютера и экономическими знаниями. Подготовкой специалистов в этой сфере деятельности будет с 2013 года заниматься Брестский государственный технический университет, что позволит обеспечить ТЛЦ специалистами высокого класса.

Необходимо отметить, что доля логистики в ВВП стран, которые также находятся в выгодном географическом положении, как и Беларусь, около 20%, в нашей республике эта цифра находится на уровне 7%. В данном контексте задачи по развитию логистической деятельности, привлечению инвесторов, оптимизации и сокращению издержек на уровне каждого предприятия и по стране в целом являются актуальными и требуют нахождения решений в ближайшем будущем.

Список цитированных источников

1. Курочкин, Д.В. Транспортно-логистические центры как объекты логистической инфраструктуры в РБ / Д.В.Курочкин // Экономика и управление. – 2011. – №4. – С. 28-33.

2. О программе развития логистической системы РБ: Постановление Совета Министров РБ, 29 августа 2008 г., № 1249; в ред. Постановления Совета Министров РБ от 9 января 2011 г., № 59 // Эталон – Беларусь. [Электрон. ресурс] / Нац. центр правовой информ. РБ. – Минск, 2011.

«ЗАСТОЙ» ИЛИ МОДЕРНИЗАЦИЯ: ПРОБЛЕМЫ ТЕРМИНОЛОГИИ ПРИ СМЕНЕ ИДЕОЛОГИИ

М.С. Бодак

Брестский государственный технический университет, г. Брест, Беларусь

Проблемы терминологии при определении роли и качества правления того или иного лидера, характеристик эпохи проявляются со всей очевидностью в периоды смены власти. Смена элит у власти влечёт за собой соответственно и переход к иной идеологической доктрине. Часто это ведёт к пересмотру истории, роли тех или иных событий, личностей и попыткам новой объективной оценки прошлого.

В последние десятилетия вышло множество работ о советской эпохе и её лидерах. Среди них труды об Иосифе Виссарионовиче Сталине таких авторов, как В. Дорофеев, А. Мартиросян, Ю. Мухин, В. Карпов, Г. Сидоров и других. В частности, Герой Советского Союза, писатель Владимир Карпов успел даже пересмотреть свои взгляды на политическую деятельность Сталина. В работе «Расстрелянные маршалы» писатель обличал Сталина как организатора массовых репрессий, в результате которых были истреблены основные командные кадры РККА, и сделал вывод, что к нача-