

Индекс материальной обеспеченности	2,59	2,75	2,64	2,65	2,49	2,53	2,29	2,63	2,44	2,48	2,38	2,62
------------------------------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

В Могилевской области зафиксированы достаточно значимые различия по уровню обеспеченности между городским и сельским населением. Так, среди сельских жителей большинство составляют среднеобеспеченные и обеспеченные выше среднего.

Итак, по уровню материального положения по каждой области наблюдаются особенности внутрирегионального распределения по типу населенного пункта.

Представленные на диаграмме данные свидетельствуют о том, что наиболее обеспеченными являются представители городского населения Брестской области, соответственно наименее доходными – Минской. Среди сельчан самыми «богатыми» оказались жители Витебщины, наименее – Гродненской области.

#### ВЫВОДЫ

В ходе анализа данных социологического исследования мы пришли к следующим основным выводам.

1. Экономическая стратификация белорусского общества определяется потребительскими возможностями жителей республики. По уровню материальной обеспеченности выделяются четыре группы респондентов: бедные (14,1 %); малообеспеченные (33,3 %); среднеобеспеченные (41,8 %) и обеспеченные выше среднего (10,8 %).

2. В региональном разрезе по уровню материальной обеспеченности регионы республики распределились следующим образом (в порядке убывания): Брестская, Витебская области, Минск, Гомельская, Минская, Могилевская, Гродненская области.

3. Анализ внутрирегионального распределения по типу населенного пункта показал, что наиболее обеспеченными являются горожане Брестской области и сельчане Витебской области. Низкие показатели демонстрируют представители минских горожан и гродненских сельчан.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. **Большой** энциклопедический словарь: философия, социология, религия, эзотеризм, политэкономия // Социальная стратификация / гл. науч. ред. и сост. С. Ю. Солодовников. – Минск: МФПЦ, 2002. – 1008 с.
2. **Терещенко, О. В.** Социальная стратификация // Социология: Энциклопедия / сост. А. А. Грицанов, В. Л. Абушенко, Г. М. Евелькин, Г. Н. Соколова, О. В. Терещенко. – Минск: Книжный Дом, 2003. – 1312 с.
3. **Заславская, Т. И.** Структура современного российского общества / Т. И. Заславская // Экономические и социальные перемены: мониторинг общественного мнения. – 1995. – № 6. – С. 6–13.
4. **Заславская, Т. И.** Социетальная трансформация российского общества: деятельностно-структурная концепция / Т. И. Заславская. – М.: Дело, 2002. – 400 с.

Поступила 20.01.2009

УДК 656.13.022

## ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТРАНЗИТНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ БЕЛАРУСИ

*АНТЮШЕНЯ Д. М.*

*Белорусский национальный технический университет*

Для Республики Беларусь проблема развития транзита и транзитных перевозок актуальна. Транзит для Беларуси является одним из важных направлений экономического развития

страны, служит важным источником валютных поступлений, стимулирует создание дополнительных рабочих мест. В настоящее время транзитные перевозки грузов автомобильным

транспортом через территорию республики осуществляют перевозчики более 50 государств.

Географическое положение Беларуси предопределяет ее развитие. Находясь между Евро-союзом и Россией, Беларусь имеет предпосылки для наращивания транзитных перевозок наземными видами транспорта и объективно призвана играть роль транспортного моста в отношениях между ними. По своей сути транзит является экспортом транспортных услуг, предоставляемых национальными компаниями грузовладельцу и перевозчику при следовании груза и транспортного средства по территории Беларуси. Набор таких услуг зависит от уровня развития транспортной инфраструктуры и ее качества.

Граничащие с Беларусью прибрежные государства (Украина и Литва) располагают развитой портовой инфраструктурой, позволяющей создать конкурентоспособные условия для транзита в указанном направлении. Анализ перевезенных по территориям Украины, Беларуси и Литвы транзитных грузов (в том числе через порты) свидетельствует о том, что через территорию Беларуси проходит 31 % транзитных грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, и более 60 % транзитных грузов, перевозимых автомобильным транспортом. Транзитные международные перевозки автомобильным транспортом преимущественно осуществляются в направлении Германия – Российская Федерация. В структуре транзитных грузопотоков, проходящих через Беларусь, на железнодорожный транспорт приходится 27 %, на трубопроводный – 68, на автомобильный транспорт – 5 %. Основной транзитный грузопоток имеет направление Запад – Восток – Запад.

Правительством Республики Беларусь утверждена Комплексная программа обеспечения эффективного использования транзитных возможностей Республики Беларусь на 2006–2010 гг. [1]. Реализация намеченных Комплексной программой мероприятий и устранение имеющих место сдерживающих транзит факторов, завершение реконструкции пограничных пунктов пропуска и соответствующее развитие материальной базы транспорта и дорожного хозяйства позволят повысить привлекательность территории Республики Беларусь для

транзитного перемещения товаров и пассажиров.

В течение последнего десятилетия на территории Беларуси сформирован ряд устойчивых направлений транзитных грузопотоков. Это, в первую очередь, перевозки российских и казахстанских внешнеторговых грузов через порты Балтийского моря. Важное значение также имеют перевозки в страны Центральной и Западной Европы и обратно по II Международному транспортному коридору, а также сравнительно незначительные, но достаточно перспективные, перевозки по IX Международному транспортному коридору между странами Балтийского и Черного морей. Учитывая потенциал и экспортные возможности Российской Федерации, можно сделать вывод о том, что ее политика в области развития перевозок в международном сообщении является основным определяющим фактором на рынке транспортных услуг стран СНГ и Балтии. В настоящее время основную долю в объеме транзитных перевозок грузов по железным дорогам республики составляют российские внешнеторговые грузы – около 90 %. Среди факторов, влияющих на снижение уровня транзитных железнодорожных перевозок по территории Республики Беларусь, следует рассматривать:

- реализацию Российской Федерацией программы развития собственных портов (до 2010 г. планируется переключение значительной части российских внешнеторговых (до 90 %) грузопотоков с портов стран Балтии на порты России);
- проводимую Россией экономическую политику по сокращению экспорта сырьевых ресурсов (введение заградительных пошлин) с целью поощрения роста собственной обрабатывающей промышленности. Например, планомерное повышение экспортных российских пошлин на круглый лес с мая 2006 г. (планируется довести до запретительного уровня 80 % к 2011 г., а к 2015 г. экспорт круглого леса из России должен полностью прекратиться) должно привести к ликвидации поставок этого груза за пределы России с целью поощрения роста своей деревообрабатывающей промышленности;
- переключение части грузопотоков из Российской Федерации и Казахстана с балтийских

портов на порты Дальнего Востока и сухопутные погранпереходы с Китаем.

В этих условиях главной задачей Белорусской железной дороги является компенсация потерь транзитных российских грузов, перевозимых через порты стран Балтии, путем наращивания альтернативных грузопотоков, которые раньше перевозились в незначительных объемах или вообще не перевозились через Беларусь.

Для увеличения транзита наиболее важным и перспективным является Калининградское направление. Доля калининградского транзита в общем объеме транзитных перевозок дороги достигла 34 % (увеличение за последние пять лет более чем в два раза).

Большое значение для привлечения дополнительных грузопотоков имеет также Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Российской Федерации о создании равных условий в области ценовой политики на железнодорожном транспорте, подписанное в декабре 2007 г.

Как наиболее перспективные, с точки зрения привлечения дополнительных объемов в сообщении с Калининградской областью и ее портами, следует рассматривать перевозки транзитных грузов (шрот и масло растительное) компании «Содружество-Соя». Основной объем ее продукции составил около 600 тыс. т в 2008 г. и 2,2 млн т к концу 2009 г. планируется перевозить по железной дороге, в том числе через Беларусь назначением в другие регионы России и страны СНГ.

В целях привлечения дополнительного грузопотока на Литовском направлении совместно с Литовской железной дорогой продолжается работа по привлечению дополнительных транзитных объемов через Беларусь в Клайпедский порт и обратно. При этом большое значение уделяется возможности привлечения казахстанского грузопотока (ферросплавы, черные, цветные металлы, нефтегрузы и зерно).

В настоящее время Латвийское направление демонстрирует устойчивую динамику роста транзитных перевозок. За 2008 г. на данном направлении перевезено около 20 млн т грузов, или 117 % к аналогичному периоду прошлого года. В плане привлечения дополнительных объемов наиболее перспективными являются перевозки каменного угля из России, доля ко-

торого составляет порядка 90 % всего объема данного направления.

На Латвийском направлении главной задачей на ближайшие годы является запланированное на 2008–2010 гг. строительство вторых путей на участке Даугавпилс – Полоцк для увеличения пропускной способности пограничного перехода Бигосово – Индра.

На направлении Восток – Запад – Восток наиболее перспективной является работа по привлечению следующих грузопотоков: каменного угля из Казахстана (ст. Кзыл – Джар) в Польшу, фосфора желтого из Казахстана (ст. Асса) в Польшу и Чехию. В настоящее время совместно с ЦФТО ОАО «РЖД» прорабатывается возможность значительного наращивания перевозок каменного угля из Кемеровской области (Россия) в направлении Польши и Германии.

Учитывая торгово-экономические связи Китая с Европой, наиболее перспективным является развитие транзитных перевозок по II Международному транспортному коридору. С этой целью Белорусской железной дорогой проводится целенаправленная работа с железнодорожными администрациями России, Польши, Германии, Казахстана и Китая.

В целях наращивания транзитных объемов перевозок в направлении Север – Юг проводится работа в рамках Соглашения о развитии перевозок грузов в направлении Балтийское море – Черное море. Для расширения трансконтинентальных связей стран Скандинавского полуострова и бассейна Черного моря в рамках IX трансевропейского транспортного коридора по маршруту Одесса/Ильичевск – Минск (Колядичи) – Клайпеда курсирует поезд комбинированного транспорта «Викинг».

Основным направлением по развитию перевозок указанным поездом является расширение географии перевозок и подключение новых участников проекта Латвии, Эстонии и других скандинавских стран; Грузии, Азербайджана и Турции на Черном море.

С учетом развития транзитных перевозок и экспорта услуг по указанным направлениям и реализации соответствующих мероприятий до 2010 г. объем международных перевозок грузов автомобильным транспортом увеличит-

ся на 16,4 % к уровню 2007 г., соответственно объем перевозок железнодорожным транспортом – на 16,3, воздушным – на 7,5 %. В целом объем рынка международных перевозок грузов к 2010 г. увеличится на 16,3 % по отношению к уровню 2007 г. (рис. 1).

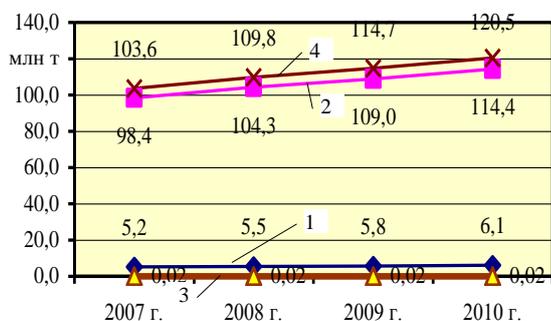


Рис. 1. Прогноз объема рынка международных перевозок грузов: 1 – автомобильный; 2 – железнодорожный; 3 – воздушный транспорт; 4 – всего

Объем экспорта транспортных услуг по перевозке грузов (автомобильным, железнодорожным и воздушным транспортом) к 2010 г. составит 232,2 % к уровню 2007 г., а при условии исключения разрешительной системы с Российской Федерацией, разрешения каботажных перевозок по территории Российской Федерации, роста перевозок по железной дороге российских транзитных внешнеторговых грузов – 194,4 % (рис. 2).

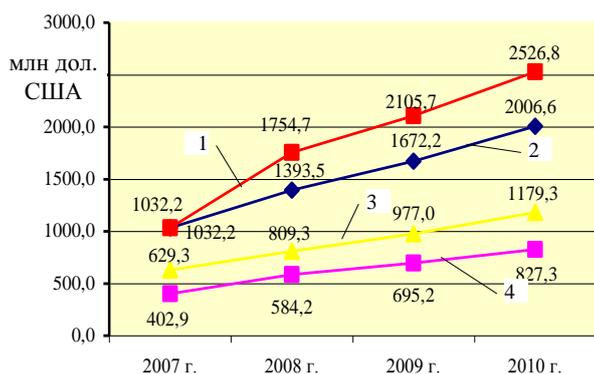


Рис. 2. Прогноз объема экспорта и импорта транспортных услуг по перевозке грузов: 1 – экспорт транспортных услуг по перевозкам грузов при условии демонтажа разрешительной системы с Российской Федерацией, разрешения каботажных перевозок по территории Российской Федерации, роста перевозок по железной дороге российских транзитных внешнеторговых грузов; 2 – экспорт транспортных услуг по перевозкам грузов; 3 – сальдо; 4 – импорт транспортных услуг по перевозкам грузов

В целом в странах Западной Европы прослеживается тенденция опережающего роста экспорта над импортом. Особенно это характерно для Австрии, Германии (рост экспорта – на 7 % в год) и Скандинавии (на 5,5 %). Напротив, в странах Центральной и Восточной Европы развитие импорта преобладает над развитием экспорта. Так, в странах Балтии увеличение импорта составляет около 6 % в год, в России и Беларуси – около 4,5 % в год.

Изменения структуры внешней торговли характеризуются увеличением доли продуктов питания, промышленных товаров, металла. Объемы перевозок этих видов товаров растут опережающими темпами (6–9 %) по сравнению с общим объемом международных перевозок грузов.

Увеличение в структуре внешней торговли удельного веса дорогостоящих, скоропортящихся грузов предъявляет повышенные требования к качеству транспортировки. Важнейшими показателями становятся: скорость доставки, сохранность груза, специализация транспортных средств, своевременное информирование о местонахождении груза.

Этим требованиям в полной мере отвечает автомобильный транспорт. Именно поэтому за последние 15 лет объемы грузов, перевозимых автомобильным транспортом в Европе, практически удвоились, на других видах транспорта прослеживается тенденция либо к сокращению (железнодорожный транспорт), либо к незначительному росту на 1 % в год (речной, трубопроводный). Все эти факты свидетельствуют о динамичном развитии автомобильного транспорта в Европе и переориентации грузов на автомобильный транспорт.

С учетом конкурентных преимуществ Республики Беларусь на мировом рынке транспортных услуг, таких как ее особое географическое положение, более короткое время доставки грузов, пересечение транзитным потоком меньшего числа границ, наличие развитой сети инфраструктурных объектов, стабильной социально-политической ситуации и наличие нормативной и технической базы для реализации крупных межнациональных проектов, страна имеет хорошие стартовые условия, чтобы стать своеобразным транзитным мостом

между странами ЕС и Россией, Европой и Азией. Транзит грузов через территорию Беларуси осуществляют перевозчики более 50 государств. Республика Беларусь тесно сотрудничает с государствами – участниками СНГ в области транспорта в трех межгосударственных организациях: Исполнительном комитете СНГ, Постоянном комитете Союзного государства России и Беларуси, Интеграционном комитете Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС).

Следует отметить, что на европейском рынке транспортно-экспедиционных услуг происходит реформа мер регулирования рынка транспортных услуг наряду с интенсивным развитием посреднических услуг, в том числе логистических. Развитие логистических систем, схем и модулей приобретает в наше время лавинообразную форму, поглощающую транспортные и экспедиционные услуги, услуги складов и терминалов, околотаможенные услуги.

При транзитных перевозках через территорию государства осуществляется в основном пропуск грузопотоков без переработки на белорусских терминалах. Увеличение транзитных грузопотоков способствует повышению доходов перевозчиков, зарегистрированных в республике, увеличению валютных поступлений за счет предоставления сервисных услуг иностранным перевозчикам и т. д.

Сдерживающими факторами увеличения транзитных потоков через территорию Беларуси (следовательно, повышения объема экспорта услуг) является отсутствие современной системы интермодальных (смешанных) перевозок, интенсивно развивающихся в странах Западной Европы на базе логистических принципов, что обеспечивает доставку грузов «от двери до двери» и точно в срок. Основные причины этого заключаются в отсутствии специального подвижного состава (контейнеры, съемные кузова, вагоны для перевозки автопоездов и др.) и терминальной инфраструктуры, средств информации и базирующейся на них современной технологии интермодальных перевозок.

Для Беларуси, как и для других стран СНГ, характерно отставание темпов развития дорожной сети от темпов автомобилизации общества. По густоте автодорог на 1 тыс. км<sup>2</sup> ее территории республика значительно отстает от многих

европейских стран, а на подходах к крупным городам и на их улично-дорожной сети автодороги, наоборот, работают в режиме перегрузки.

При проезде через территорию республики транзитные автотранспортные средства помимо республиканских дорог общего пользования используют и платную автомагистраль М1/Е30. Здесь сегодня взимаются сборы на четырех пунктах со всех (кроме белорусских) автовладельцев, высота транспортных средств которых не превышает 210 см. Введение платы за проезд призвано решить проблему финансирования строительства, модернизации, ремонта и содержания дороги, так как средств республиканского дорожного фонда для ее обустройства по европейским стандартам недостаточно. Плата составляет в среднем: 0,01 дол. США за 1 км – для легковых автомобилей и 0,033 дол. – для грузовых. В среднем по Европе она равна 0,05–1,00 евро – с легкового автомобиля за 1 км дороги и 0,15–0,25 евро – с грузового. То есть существующий в настоящий момент в Беларуси размер платы по сравнению с другими странами слишком демократичен и не способен компенсировать затраты на содержание дороги.

За период 1994–2006 гг. расходы, связанные со строительством, модернизацией, ремонтом и содержанием М1/Е30, составили около 430 млн дол. (из них 50 млн – кредит Европейского банка реконструкции и развития, а поступления от взимания платы – более 200 млн дол.). Из этой суммы около 77 млн были направлены на расчеты с банком-заемщиком по кредиту и процентам по нему, а оставшиеся средства едва покрыли четверть затрат на содержание и развитие этой дороги.

Анализ перевозок внешнеторговых и транзитных грузов показывает, что наибольший грузопоток экспортно-импортных грузов, кроме областных центров, зарождается и погашается в городах Барановичи, Бобруйск, Борисов, Жлобин, Мозырь, Орша, Пинск. В этих городах облисполкомам совместно с Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь необходимо создать территориальные транспортно-логистические центры общего пользования. Облисполкомами совместно с Минтрансом обеспечивается привлечение инвесторов для строительства в указанных городах транспортно-логистических центров общего поль-

зования. Целесообразность размещения региональных транспортно-логистических центров общего пользования в областных городах республики обоснована наиболее развитыми транспортными узлами, промышленными и торговыми объектами, местами массового зарождения спроса на комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание. Немаловажной особенностью создания региональных транспортно-логистических центров в областных городах республики является то, что практически все они расположены в местах прохождения международных транспортных коридоров. Совет Министров Республики Беларусь утвердил программу формирования транспортно-логистической системы Республики Беларусь до 2015 г. [2].

Для совершенствования организации перевозок внешнеторговых и транзитных грузопотоков необходимо предусмотреть размещение региональных транспортно-логистических центров общего пользования, в первую очередь в свободных экономических зонах «Минск», «Брест», «Витебск», «Гомель-Ратон», «Гродно-инвест», «Могилев», а также в Барановичах, Бобруйске, Борисове, Жлобине, Мозыре, Орше, Пинске. Следует отметить, что этот перечень городов не является исчерпывающим. Анализ поступающих от потенциальных инвесторов предложений и проработка с облисполкомами возможностей выделения инвесторам соответствующих земельных участков свидетельствуют о возможности выделения в Минске, Витебске, Гродно, Орше нескольких участков для создания ТЛЦ, а также их строительство в Лиде и Воложинском районе. Важной задачей при реализации мероприятий по развитию транспортно-логистической системы является закрепление участков для строительства транспортно-логистических центров. Два инвестора уже приступили к проектным работам по созданию ТЛЦ (в районе Шабаны (СЭЗ «Минск») – ТЛЦ «Прилесье» строит иранская компания «Кейсон», и в Воложинском районе – СООО «Белвингеслогистик»).

Опыт стран Западной Европы показывает высокую эффективность транспортных логистических центров. Так, в Голландии деятельность транспортно-логистических центров приносит 40 % дохода транспортного комплек-

са, во Франции – 31, в Германии – 25 %. В странах Центральной и Восточной Европы эта доля в среднем составляет 30 %.

В Беларуси первые логистические структуры, в некоторой степени соответствующие требованиям международных стандартов, появились только в 2003 г. – открылись логистические центры в Колядичах (под Минском) и на базе таможенно-пограничного терминала «Брест-грузавтосервис». Однако до последнего времени транзитные логистические услуги в республике не стали ведущей сферой инвестиционного развития. Доля такого рода услуг в общем объеме экспортных операций в Беларуси составляет до 12 %, что в три раза ниже среднемирового показателя, при этом основной статьей экспорта услуг (54 %) является транспортно-экспедиционная деятельность белорусских субъектов хозяйствования.

## ВЫВОДЫ

Анализ сложившейся ситуации на рынке транспортных услуг показывает, что транспортная система Республики Беларусь по многим позициям работает без единой координации ее элементов как на стратегическом, так и на оперативном уровнях в процессе доставки материальных ресурсов и готовой продукции, в том числе при синхронизации логистических потоков в процессе взаимодействия с клиентами. Такое положение объясняется тем, что транспортная система страны была создана для плановой системы хозяйствования и до настоящего времени не адаптирована и не приведена в соответствие с рыночными отношениями в условиях конкуренции на рынке транспортных услуг, особенно при международных перевозках. Необходимы целенаправленные, продуманные, взвешенные действия для достижения единой цели – увеличения объема экспорта транспортных услуг. Решение данной проблемы должно взять на себя государство.

Существующие и практически реализованные к данному моменту целевые отраслевые программы «Комплексная программа обеспечения эффективности использования транзитных возможностей Республики Беларусь на 2006–2010 гг.» [1], «Программа формирования

транспортно-логистической системы Республики Беларусь до 2015 г.» [2], «Дороги Беларуси 2006–2010 гг.» [3], «Программа развития экспорта на 2006–2010 гг.» [4] все же не решают проблему повышения конкурентоспособности в комплексе, а способствуют совершенствованию отдельных элементов или процессов внутри транспортной системы Беларуси.

Глобализация международной конкуренции, затронувшая и динамично меняющаяся положение отечественного транспорта на международном рынке, требует создания Государственной стратегии развития транзитных перевозок через территорию Республики Беларусь на период до 2020 г., которая позволит решить ряд проблем:

1) поддерживать постоянное равновесие и баланс сил между конкурирующими организациями как внутри страны, так и на мировом рынке транспортных услуг;

2) развивать и совершенствовать законодательную базу в области права, основанную на требованиях международного рынка, соглашений и договоренностей его участников.

Эти и другие меры, представленные в виде стратегии развития транзитных перевозок, поз-

волят обеспечить укрепление позиций белорусских перевозчиков на международных транспортных магистралях, лояльность и лоббирование интересов Республики Беларусь при участии в разделе и переделе мирового рынка транспортных услуг.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. **Комплексная** программа обеспечения эффективно использования транзитных возможностей Республики Беларусь на 2006–2010 годы: постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 28 июня 2005 г. № 720. – Минск, 2005.

2. **Программа** формирования транспортно-логистической системы Республики Беларусь до 2015 г.: постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 29 августа 2006 г. № 1249. – Минск, 2006.

3. **Дороги** Беларуси 2006–2010 гг.: постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 6 апреля 2006 г. № 468 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2006. – № 59. – 5/22161.

4. **Программа** развития экспорта на 2006–2010 годы: постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 30 сентября 2005 г. № 1081 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2005. – № 158. – 5/16590.

Поступила 13.03.2009

УДК 177:17.03

## ПСИХОАНАЛИТИЧЕСКАЯ ИНТЕРПРЕТАЦИЯ СПРАВЕДЛИВОСТИ В КОНТЕКСТЕ ПРОБЛЕМ ТЕХНОГЕНЕЗА\*

### Часть II

*Канд. филос. наук, доц. МУШИНСКИЙ Н. И.*

*Белорусский национальный технический университет*

Психоанализ З. Фрейда внес важный вклад в рассмотрение понятия «справедливость», интерпретируя его в контексте антитезы рационализированного сознания («Я») и фундаментальных структур бессознательной деструктивности («Оно»), в очередной раз вырвавшейся на свободу и ставшей причиной техногенных про-

блем современности. В дальнейшем эта теория неоднократно подвергалась коррекции со стороны представителей этики неофрейдизма. Задачу десексуализации психоаналитической методологии стремился решить уже А. Адлер, вместо «Эдипова комплекса» использовавший понятие «комплекс неполноценности», непо-