

организацию, студенту не будет интересна профессиональная ассоциация, взрослому трудно переосмыслить необходимость смены позиций с менторства на равноправие в детской или молодежной организации.

Разновозрастность общественно-ориентированных групп имеет психолого-педагогическое обоснование. Д.И. Фельдштейн отмечает, что детство – особое целостно представленное социальное явление, находящееся в сложных связях с миром, развивающийся общественно значимый мир, главной целью которого является взросление – освоение, присвоение, реализация взрослости¹. Главная причина, по которой дети объединяются в группы (как социальной, так и асоциальной направленности), – стремление стать взрослыми. Поэтому придумывание взрослыми искусственных детских организаций, включение в их названия в качестве ключевого слова «детская» – яркий пример непродуктивного структурирования пространства между мирами взрослых и детей. Разновозрастность в социально-инициативной деятельности – залог успешной социализации подрастающих поколений в нерегламентированных формах деятельности и общения.

Таким образом, особенностью молодежной среды является также то, что большинство молодежных групп не оформляются официально и не регистрируются. Они подвижны и существуют нередко всего несколько дней или лет часто в форме сетей или неформальных клубов. Необходимость в официальной регистрации возникает обычно только при взаимоотношениях с властью или для получения грантов. Кроме того, сама регистрация и последующее содержание юридического лица (оплата расчетного счета, сдача отчетности и т.п.) требуют расходов, средств на которые обычно у детских и молодежных объединений нет.

Муравецкий А.Н.
г. Белгород, Россия

ЛОГИСТИКА И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАНСГРАНИЧНЫХ КОРИДОРОВ

В течение многих лет в России и на всей территории постсоветского пространства транспортная инфраструктура развивалась без должной координации между отдельными видами транспорта и развитием производительных сил, что вело к прямым потерям от реализации несвоевременных, слабо увязанных между собой и неэффективных проектов. Результатом несбалансированного и бессистемного развития отрасли стали многочисленные проблемные точки и «узкие места» в опорной транспортной сети государства. Особенно остро данная проблема проявляется в приграничных территориях.

¹ Хрестоматия по возрастной психологии Учебное пособие для студентов Сост ЛМ Семенов; под ред Д.И. Фельдштейна. М., 1996

Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года предусмотрено создание транспортно-логистических и производственных узлов в рамках формирования опорной национальной транспортной сети, обладающей необходимым потенциалом пропускной способности и обеспечивающей целостную взаимосвязь центров экономического роста, с постепенной ее интеграцией в развивающиеся мировые транспортные системы. В то же время существуют определенные противоречия в насущной необходимости формирования такой системы и отсутствии комплексного и вместе с тем детального механизма распределения и специализации подобных узлов на территории России. Еще в большей степени эта проблема проявляется в приграничных регионах, к которым относится и Белгородская область.

Сбалансированное пространственное развитие предполагает не только создание разветвленной транспортной сети, но и инфраструктурного комплекса обслуживания транспортного товарного потока. Для приграничных регионов стратегическая транспортная задача концепции «Россия-2020» заключается в создании логистических центров (сухих портов) способных обеспечить высокую степень проводимости товарных экспортно-импортных и транзитных потоков.

Проблема «перегруженности» границ существует уже долгое время. На наш взгляд, ее разрешение возможно только при условии достаточного обоснования того, какие именно инфраструктурные комплексы по своей специализации и масштабам необходимы на определенном участке границы. К сожалению, все предшествующие попытки создания универсальных таможенно-логистических центров (ТЛЦ) привели к крайне негативным последствиям.

Предварительные исследования показали, что в настоящее время и, особенно, в среднесрочной и долгосрочной перспективе, эффективными могут быть только специализированные таможенно-логистические центры, которые, в настоящее время зачастую становятся неотъемлемыми звеньями производственной цепи.

Поэтому, с целью обоснования направления модернизации уже существующих ТЛЦ, а так же строительства и оборудования новых, необходимо системное исследование специфики транспортного товарного потока проходящего через участок государственной границы вдоль территории Белгородской области.

Еще более важной задачей становится прогноз изменения этого потока в условиях действия нового таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана. На данный момент времени уже получены подтверждения того, что новый таможенный союз достаточно сильно повлиял и еще сильнее будет влиять в будущем на транспортный товарный поток, проходящий через этот участок границы.

Проблема прогнозирования транспортного товарного потока на определенной территории, которая в аспекте действия нового таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана до сих пор не рассматривалась.

В отношении инфраструктуры транспортной системы необходимы научные изыскания в следующих направлениях:

- формирования и развития эффективной сбалансированной терминально-складской сети на всей территории России путем создания грузоперерабатывающих терминалов, предоставляющих широкий спектр складских, таможенных и сопровождающих услуг;
- повышения качества транспортно-логистических услуг путем интеграции отдельных составляющих процесса перевозки в единую логистическую цепочку и предоставление клиентам комплексных услуг по перевозке грузов «от двери до двери» по принципу «одного окна»;
- привлечения инвестиций в развитие терминально-складского комплекса;
- оптимизация использования терминально-складских мощностей;
- развития транспортно-логистической и таможенно-брокерской деятельности (формирование условий для осуществления эффективного взаимодействия видов транспорта через логистические центры, организация комплексного обслуживания на железнодорожном транспорте, развитие таможенно-брокерского обслуживания).

Никулина Е.В.
г. Белгород, Россия

СТРАТЕГИЯ ПОВЫШЕНИЯ УСТОЙЧИВОСТИ ДОХОДНОЙ БАЗЫ БЮДЖЕТОВ ПРИГРАНИЧНЫХ СУБЪЕКТОВ РФ

Исследуя основные и содержательные компоненты бюджетной стратегии государства, можно сделать вывод, что стратегия может быть научно обоснованной и реализуемой на практике лишь тогда, когда она в полной мере учитывает и отражает территориальные факторы. Это дает возможность уточнить понятие бюджетной стратегии по отношению к приграничному региону как системы долгосрочных мер по регулированию бюджетных отношений приграничного субъекта РФ (на основе развития приграничного сотрудничества и эффективного управления бюджетными потоками), направленных на достижение устойчивого развития данной территории.

Рассматривая особенности приграничных субъектов РФ (характер приграничного сотрудничества, интенсивность приграничных связей, степень открытости приграничных регионов), отмечаем, что в современной отечественной науке получил распространение подход, связанный с выделением следующих характерных типов приграничных территорий – центрального, проэспортного, приморского, а также прочих типов (с