ным GSM-провайдером, поэтому «агрессивной» рекламной политики вести не пришлось). Одной из слабых сторон белорусско-турецкого оператора называют промоутинг (замерзшие студенты в переходах) и офисы (в то время, как МТС и Velcom получают награды за лучшие салоны связи). После недавней неожиданной рокировки цен на мобильный интернет [12], где неоспоримое преимущество было у Life, первенство перешло к Velcom и МТС. Намечается тенденция к уравниванию цен между операторами, абоненты не будут «бегать» от одного к другому, чтобы сэкономить несколько тысяч. Все определит качество услуг. В этой связи можно предсказать одно: лидером будет оператор, который первым начнет предоставлять услуги связи LTE (long-term evolution – стандарт беспроводной передачи данных для мобильных устройств). В общем, классика: поживем – увидим.

Литература

1. Интернет-адрес: http://www.belta.by/ru/all_news/society?id=615208
2. Интернет-адрес: <https://ru.wikipedia.org/wiki/БелСел>;
3. Интернет-адрес: <http://tech.onliner.by/2014/01/23/besel-2/>
4. Интернет-адрес: http://vasilievaa.narod.ru/ptpu/15_4_03.htm;
5. Интернет-адрес: <http://www.vsei.ru/downloads/vne/n01-14.pdf#page=17>;
6. Интернет-адрес: <http://newbranding.ru/articles/net-effect>
7. Интернет-адрес: <http://digital.report/top-menedzher-krupneyshego-internet-operatora-belarusi-ryinka-provaydinga-v-nashey-strane-ne-sushhestvuet/>
8. Интернет-адрес: www.mts.by
9. Интернет-адрес: www.velcom.by
10. Интернет-адрес: <http://life.com.by>
11. Интернет-адрес: <http://tech.onliner.by/2015/02/11/velcom-99>
12. Интернет-адрес: <http://providers.by/2015/02/mobile/life/abonentskaya-baza-life-zagod-uvelichilas-na-200-tysyach-chelovek/>
13. Интернет-адрес: <http://tech.onliner.by/2015/04/14/velcom-mts-life-2>

ЦИТИРУЕМОСТЬ ТЕРМИНА «ЛОГИСТИКА» КАК ПОКАЗАТЕЛЬ ОЦЕНКИ УРОВНЯ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СФЕРЫ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

О. А. Куликова

Термин «логистика» используется с давних пор, однако до недавнего времени этот термин в нашей стране был известен лишь узкому кругу ученых и специалистов в области математической логики и философии.

Греческое по происхождению слово «логистика» имеется во всех основных европейских языках. Например, на английском языке слово «логистика» будет выглядеть как *logistik*, на французском – *logistique*, на итальянском и испанском – *logistica*. Однако значение этого термина в

разные времена было разным. В Древней Греции это слово обозначало искусство рассуждения, в Римской империи – правила распределения продовольствия. В Византии в 865–912 гг. н. э. логистика определялась как искусство снабжения армии и управления ее перемещениями.

Г. Лейбниц (1646–1716) применял термин «логистика» в значении «математическая логика».

В начале XIX века получили известность труды по логистике военного специалиста А. Жомини, который трактовал логистику как военную науку, применительно к организации снабжения и тыловому обеспечению фронта. После того как Наполеон Бонапарт использовал логистику в своих полководческих расчетах, она прочно вошла в арсенал военных наук как особая разновидность военного искусства, а с середины XX столетия начала быстро развиваться во всем мире [4, с. 15].

С начала 90-х годов прошлого века термин «логистика» стали использовать не только в специальной литературе, но и в средствах массовой информации для обозначения нового направления в науке – теории и практике управления материальными и информационными потоками [4, с. 16].

На сегодняшний день трактовка термина «логистика» может быть абсолютно разной, т.к. любая деятельность, связанная с логистической сферой, включает в себя большое количество компонентов и отдельных процессов. В Республике Беларусь используется следующее определение логистики: это комплекс наук о способах и методах управления материальными, информационными, финансовыми и другими потоками с целью оптимизации товародвижения за счет рационального взаимодействия производственной, транспортной, банковской, таможенной, информационной и других подсистем экономики [5, с. 2]. Следовательно, современное понятие логистики очень широкое, а вместе с тем и емкое. Однако в нашей стране этот очень важный термин используется редко и по-прежнему входит в категорию новых, несмотря на то, что сама транспортная сфера и сфера логистики развиваются уже достаточно долгий промежуток времени: с момента утверждения на сейме в 1527 году Сигизмундом I военно-финансовой реформы – документа, который заключал в себе всю основную информацию по организации логистики на территории Беларуси, по сегодняшний день. Почему так происходит и как это объяснить?

В основе данной научной работы лежит идея о том, что логистика эффективна только при условии ее социализации, т. е. формировании у общества определенных знаний и представлений о логистических процессах и явлениях. Данный тип социализации является вторичным, т.к. он основывается на интегрировании человека в новые сферы его жизнедеятельности.

Каждый социум предъявляет свои особые требования к обработке естественнонаучной и технической информации, что обуславливает выбор тех или иных форм и стратегий популяризации. Для нахождения наиболее оптимальных из них в каждом конкретном случае популяризатор должен располагать определенным объемом как языковой, так и неязыковой информации о какой-либо ситуации, как целостном фрагменте реального мира. Проследить взаимодействие языковых и неязыковых знаний в процессе популяризации позволяет когнитивный подход к ее исследованию, выдвигающий во главу угла изучение дискурса, в его единстве формы, значения и социального действия. От разных уровней дискурса поступает информация, необходимая для адекватного понимания – это текст и его контекст, знание языка, установок, представлений, мнений, этических, эстетических и эмоциональных оценок адресанта и адресата. Используя всю получаемую информацию, каждый из коммуникаторов строит в своем сознании идеальную модель данной конкретной ситуации, позволяющую ответить на вопрос, о чем идет речь в данном тексте [2, с. 6–7].

Таким образом, понимание естественнонаучной информации, в нашем случае это информация о сфере логистики и логистических процессах, а именно: о железнодорожных, водных, автомобильных и авиа перевозках, процессах перемещения, распределения и дистрибуции продукции и др., – основывается на том, что каждый член современного общества должен осознавать свою связь и ассоциировать многие явления своей повседневной жизни с данной сферой и процессами. Вдобавок к этому, большая ответственность ложится на плечи адресанта, ибо именно он формирует у адресата основное представление о том или ином явлении. В сфере логистики в качестве таких адресантов в первую очередь выступают государство, юридические лица и предприниматели, занимающиеся логистикой, а также специалисты в этой области, во вторую же очередь – СМИ, которые аккумулируют поступающую информацию от вышеперечисленных первоочередных пользователей, обрабатывают и доводят ее до сведения обычных граждан.

Задачей адресанта является нахождение адекватных способов и средств формирования нового знания, используя при этом имеющуюся в памяти адресата информацию. Основными характеристиками адресата выступают высокий образовательный уровень, гибкость мыслительного аппарата, способность к обработке сложной абстрактной информации, а также большая заинтересованность в ее получении [2, с. 11]. Следовательно, использование категориального аппарата логистики и ее популяризация требуют высокого уровня развития общества, а также его желания и готовности осваивать эту новую сферу.

К сожалению, в странах СНГ до сих пор сохраняется восприятие логистики как экзотического термина. При анализе поисковых google-запросов «логистика» по всему миру максимальное их количество приходится именно на Республику Беларусь (индекс количества запросов равен 100), второе место принадлежит России (индекс количества запросов равен 75), третье – Киргизии (индекс количества запросов – 66), что в очередной раз подтверждает низкий уровень знаний белорусов о логистике как таковой [1].

Если же рассмотреть использование термина «логистика» крупнейшими белорусскими предприятиями, то и здесь, к сожалению, похвастаться пока нечем (таблица 1).

Таблица 1

Анализ организационной структуры белорусских предприятий

Предприятие	Имеющиеся должности, отделы и службы, выполняющие логистические функции	Наличие отдела / службы логистики
Беларуськалий	Должности: Заместитель генерального директора по коммерческим вопросам и логистике – начальник управления продаж и логистики; Начальник отдела экспорта и логистики; Начальник отдела поставок на внутренний рынок; Начальник отдела мониторинга и планирования продаж, а также их заместители. Подразделения: Управление продаж и логистики.	+
Мозырский НПЗ	Отделы: Отдел внешнеэкономических связей (отдел маркетинга и отдел обеспечения импортной продукцией); Отдел сбыта.	-
Нафтан	Отделы: Отдел реализации; Отдел управления материально-технического снабжения и транспорта.	-
Гомельтранс-нефть Дружба	Должности: Заместитель генерального директора по транспорту нефти.	-
Гродненская табачная фабрика «Неман»	Должности: Начальник управления ВЭД. Отделы: Отдел управления ВЭД; Отдел реализации; Отдел материально-технического снабжения.	-

Примечание: Собственная разработка на основе источников [8, 9, 10, 11, 12].

Проанализировав данные таблицы, можно сказать, что на сегодняшний день даже самые крупные и прибыльные предприятия Республики Беларусь не имеют так называемого отдела или службы логистики, а только отделы, которые частично выполняют логистические функции. Безусловно, это говорит об отсутствии должного управления логистическими функциями на данных предприятиях.

Таким образом, данная проблема указывает предприятиям Республики Беларусь ближайшую зону правильного развития внутренних организационных структур, где обязательно должно быть отведено место не просто для функций логистики, а целому ее подразделению [7, с. 3].

Также при анализе развития логистической сферы в Республике Беларусь следует отметить следующее. По данным Европейской логистической ассоциации, использование логистическими компаниями комплексности услуг в странах ЕС оценивается на уровне 73 %. Как показал анализ, проведенный в 2014 году в Беларуси, в республике этот показатель составляет 23 %. Вместе с этим важным остается вопрос максимального использования Беларусью транзитного потенциала [3]. По-прежнему актуальны проблемы количества квалифицированных кадров в сфере логистики, недооценки сферы обращения, неразвитости белорусской инфраструктуры и др.

Наличие большинства нерешенных вопросов подобного плана заставляет задуматься. Нашей стране необходимо активно использовать зарубежный опыт и свой потенциал, быстрыми темпами внедрять современные логистические концепции и системы. Предприятия должны создавать отделы и службы логистики, в которых будут работать квалифицированные специалисты, имеющие знания в области исследования операций, математической статистики, международных отношений, информационных технологий, вводить должность логистика. Нужны логистические общества, журналы, школы, курсы, конференции, форумы для того, чтобы постоянно освещать все важные события этой сферы и знакомить с ним белорусское общество. Необходимо стремиться к тому, чтобы цитируемость и популяризация современного термина «логистика» возрастала, т.к. использование белорусами этой категории в повседневной жизни помогает логистической сфере не только закрепиться в обществе, но и развиваться ей в дальнейшем.

Литература

1. Интернет-адрес: <http://www.google.com/trends/explore#q=логистика>.
2. Будасси Э. В. Популяризация как форма обработки научно-технической информации (на материале немецкоязычных монотематических популярных журналов по авиации и космонавтике): Автореферат диссертации на соискание ученой сте-

- пени кандидата филологических наук. – Москва : Моск. орд. Дружбы народов гос. лингв. ун-т, 1993. – 26 с.
3. Интернет-адрес: http://www.belta.by/ru/all_news/economics/V-Belarusi-planiruetsja-razrabotat-dorozhnuju-kartu-razvitija-logisticheskoj-sistemy-do-2030goda_i_682341.html.
 4. *Гудков В. А.* Основы логистики: учебник для вузов / В. А. Гудков, Л. Б. Миротин, С. А. Ширяев, Д. В. Гудков; Под ред. В. А. Гудкова. – М.: Горячая линия – Телеком, 2004. – 351 с.
 5. Логистическая деятельность. Термины и определения: Государственный стандарт Республики Беларусь СТБ 2047-2010 от 28 апреля 2010 г. №18. – 19 с.
 6. *Еловой И. А.* Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь: учеб.-метод. пособие / И. А. Еловой, А. А. Евсюк, В. В. Ясинский. – М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2007. – 155 с.
 7. *Иванов Ф. Ф.* Транспортная логистическая система Республики Беларусь в XXI веке (сегодня и завтра): монография / Ф. Ф. Иванов. – Минск: РИВШ, 2007. – 104 с.
 8. Интернет-адрес: <http://www.kali.by>.
 9. Интернет-адрес: <http://mnpz.by/index.php?lang=ru&kp=contacts>.
 10. Интернет-адрес: <http://www.naftan.by/ru/contacts.aspx>.
 11. Интернет-адрес: <http://www.transoil.by/about/subdivisions/>.
 12. Интернет-адрес: <http://www.tabak.by/ru/kontakty.html>.
 13. Интернет-адрес: <http://news.tut.by/economics/430246.html.0>.

ATTRACTION OF FOREIGN INVESTMENT TO THE REPUBLIC OF BELARUS IN 2005-2015. PLANS AND REALITY

A. Khatiwada, N. Morza

Investment is one of the most important and effective engine of economic progress. Adoption of decisions about investing in the economy of a country is due to attractiveness of the area, guarantees to investors provided by the state and conditions for doing business. While talking about investment in Belarus, the attraction of foreign direct investment (FDI) to the country should be mentioned in the first place. The problem of attracting FDI for Belarus is urgent today because of the limited domestic sources for economic growth. That is why this issue is given a special attention.

FDI (foreign direct investment) is an investment made by direct investors, which accounts for at least 10 percent of the stock and (or) shares in the authorized capital of the organization. Foreign direct investment includes equity instruments, shares; reinvestment; sale (purchase) of the real estate; other direct investments.

Net inflow (FDI on a net basis) indicates the excess of foreign investment inflow on their withdrawal. This indicator objectively reflects the real dynamics of foreign investment compared to Gross income investment.