

man von Lebensqualität (aus Sicht der Gesellschaft) oder Wohlbefinden (aus Sicht des Einzelnen).

Nach Artikel 25 der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte hat jeder Mensch ein Recht auf „einen Lebensstandard, der seine und seiner Familie Gesundheit und Wohl gewährleistet“. Dabei sind Nahrung, Kleidung, Wohnung, ärztliche Versorgung und notwendige soziale Leistungen ausdrücklich eingeschlossen.

Die Lebensqualität gehört zur sozioökonomischen Kategorie. Dieser Begriff umfasst nicht nur den Verbrauch von Waren und Dienstleistungen (Lebensstandard), sondern auch die Befriedigung der Kulturbedürfnisse, Gesundheit, Lebenserwartung, Umweltbedingungen, psychologische Klima und Seelenfrieden. Das Ziel unserer Studie ist es, die soziale Sphäre in der Republik Belarus, genauer zu sagen, das Lebensniveau und die Lebensqualität als Hauptkriterium für eine nachhaltige sozioökonomische Entwicklung der Gesellschaft zu analysieren.

Das Wachstums des Lebensstandards und seine positive Dynamik schaffen Möglichkeiten für die Verbesserung der Lebensqualität, bilden die wesentliche Grundlage für die Verbesserung ihrer Leistung. Zu den notwendigen Voraussetzungen, die zur Verbesserung der Lebensqualität dienen, gehören soziale Ergebnisse der wirtschaftlichen Entwicklung: die durchschnittliche Lebenserwartung, Arbeitsbedingungen, Morbidität und Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen, Menschenrechte.

Die Analyse zeigte, dass die Finanzierung dieses Sektors in der Republik Belarus nicht genug ist. Die Lösung dieses Problems erfordert die Umstellung der Schattenwirtschaft in die Rechtsposition, auch mithilfe der Senkung der Steuerlast. Um die akuten sozialen Probleme, die die soziale Sicherheit des Staates zu bestimmen, zu lösen, ist nötig:

- ✓ die Verarmung der Bevölkerung zu stoppen;
- ✓ die Einkommensunterschiede zu verringern;
- ✓ das extrem niedrige Niveau von sozialen Mindeststandards zu erhöhen;
- ✓ die Situation in der Renten- und Sozialversicherung der Bevölkerung zu verbessern;
- ✓ das Niveau der Reallöhne zu heben.

Bei aktueller Knappheit der finanziellen Ressourcen in Belarus, muss die Sozialhilfe nicht allen Bürgern geleistet werden, sondern nur denjenigen, die es wirklich brauchen. Es sollte die Kontrolle über die Verwendung von außerbudgetären Treuhandfonds und die Verantwortung für die Verletzung des Gesetzes verstärkt werden. Es ist zu hoffen, dass die Politik im Bereich des Sozialschutzes der Bevölkerung mehr kompetent wird, was zu höheren Lebensstandard und Lebensniveau führt.

М.В. Ермалович
БГЭУ (Минск)

BYCICLE PARKINGS. THEIR ROLE IN THE LIFE OF SOCIETY

Promotion of cycling traffic in Minsk is an integral part of healthy life style and clean environment. The availability of bikes and special parks may help it greatly. We have some bike roads, but they are mainly in parks and mainly in the centre of

the city and it is not enough. Many European countries are trying to develop cycling infrastructure in order to release traffic. The *aim* of the present research is to analyze the modern world practice of organizing bicycle parking and to compare it with the Belarussian experience. For this purpose while analyzing we took into account such factors as the ownership of the parking systems, their availability to the general public, number of users and peculiarities of functioning. As the result, the research provides some recommendations as to how the system of bicycle parking can be organized in our country.

Vélib' is a large-scale public bicycle sharing system in Paris, France. Launched on 15 July 2007, the system encompasses around 14,000 bicycles and 1,230 bicycle stations, located across Paris and in some surrounding municipalities, with an average daily ridership of 85,811 in 2011.

Barclays Cycle Hire is a public bicycle hire scheme in London, United Kingdom. BCH commenced operations in July 2010 with 5,000 bicycles and 315 docking stations distributed across the City of London area and parts of eight London boroughs. Users are posted a key to operate the docking stations. The key allows a cycle to be released from the docking station.

The **Netherlands** is well-equipped with cycle-paths and other segregated cycle facilities. Cycle ways come with their own sets of rules and systems - including traffic signals/lights, tunnels and lanes. **Bi-directional** bike paths on one side of the road are common in towns as well as in the countryside: they are divided into two lanes, similar to roads, by a dashed line.

A **fietsstraat** (bike street) is a road where bicycles are considered to be the primary and preferred form of transport and where cars and other motorised vehicles are allowed "as guests".

To make cycling to the city an even easier option, the City of **Melbourne** and the Department of Transport have provided a bike pod in City Square. The bike pod facilities include: two self-contained showers, a basin and mirror, changing space, clothes hooks, a bench seat, floor heating for comfort and drying, stainless steel floor for hygiene. For security, the bike pod has an automated door with a time lapse.

To make bikes an available and attractive means of transport in Belarus we should develop not only bike routes, but also bike parking and renting facilities

The project may be called "Pedalka". As one of our industrial brands of bicycles is "Motovel" it will be reasonable for it to invest and participate in the project, which also will stimulate them to update their technologies. To have attractive bikes the designers may create different variants of public bikes and make a voting which one is the best. This project may have a logo and a challenging slogan. Variant of slogan: "Ride to your future".

Ecological organizations may contribute by offering the place of parking where they are more of need in the parks and forests. Planning green routes will also be a bonus. Internet portals could interview people about their preferences to have parking for bikes. So, the development of available and comfortable cycling & parks in Minsk and then in other Belarussian cities will lead to reduction of traffic on the road, let people enjoy riding in parks and forests and save energy. Moreover, it will help

people to be active, healthy and optimistic. Strong, sportive nation is a good basis for better future.

As this project starts in Minsk, governmental union "Minskstroy" will design and build all the parkings. At the beginning all the parkings should be located in crowded places: near the underground stations, big supermarkets, railway stations, bus stations, student hostels, universities, schools and governmental organizations. With the advent of big amount of cyclist the "Minsktrans" may provide the city with new bike routes on the main streets and as a consequence with route s maps. With time, it will be reasonable to create the same systems of parkings in other cities like Grodno, Homel, Mogilev etc. Eventually, The Ministry of Transport could create bike roads between cities, especially where the cultural heritage is rich. It will attract tourists, cyclists from other countries.

To conclude, bike scheme is extremely necessary for our cities and whole country. There are so many issues to take into consideration. But once started the project will pave the way to the improvement of our ecosystem & nation sport culture.

К.М. Казловская.
УО БГЭУ (Минск)

DEMOGRAFISCHER WANDEL IN EUROPA AM BEISPIEL DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Bevölkerungsrückgang, Alterung und Internationalisierung kennzeichnen die zukünftige demografische Entwicklung in Europa. Unter dem Begriff „demografischer Wandel“ versteht man die Veränderung der Zusammensetzung der Altersstruktur einer Gesellschaft.

Diese Studie hat folgende Aufgaben:

- Die allgemeinen Tendenzen der demografischen Wandel in Europa und in Deutschland zu analysieren;
- Die wichtigsten Ursachen der demografischen Entwicklung zu betrachten;
- Die Folgen der Veralterung der Gesellschaft für verschiedene Lebensbereiche zu bewerten;
- Die Strategien und Lösungen vom Problem der demografischen Wandel zu erforschen.
- Die demografische Situation in Belarus zu erlernen und mit Deutschland zu vergleichen.

Diese Entwicklung wurde vor Jahrzehnten gestellt, aber den Höhepunkt der Alterung werden die europäischen Gesellschaften erst in 30 bis 40 Jahren erleben. Alle anderen Weltregionen hingegen, mit Ausnahme von Russland, wachsen aufgrund hoher Kinderzahlen weiter.

Die einzelnen Staaten Europas sind unterschiedlich von den Veränderungen betroffen. Die besten Bewertungen erhalten Regionen im Norden Europas (Island, Schweiz, Norwegen), die schlimmsten - ländliche Regionen in Süditalien,