

Шмат чырвонаармейцаў палягло на зямлі Пружаншчыны ў тыя першыя ваенныя дні. Імёны большасці з іх, на жаль, невядомыя.

Жыхары нашага раёна свята захоўваюць памяць аб тых, хто аддаў жыццё за свабоду і незалежнасць роднай зямлі. Памяці загінуўшых у вогненай віхуры вайны землякоў і воінаў-вызваліцеляў прысвечана значная частка экспазіцый мясцовага музея.

Героі не паміраюць, яны жывуць у сэрцах землякоў, штодзённых справах і здзяйсненнях.

Спіс выкарыстаных крыніц

1. Феранц, В.Р. Памяць: Гіст.-дакум. хроніка Пружанск. р-на / В.Р. Феранц. – Мінск: Ураджай., 1998. – 535 с.
2. Пашкоў, Г.П. Памяць Беларусі: Рэспубліканская кніга / рэдкал.: Г.П. Пашкоў (гал. рэд.) [і інш.]. – Мінск: БелЭн., 2005. – 592 с.
3. Малашэвіч, Я.В. Беларусь у Вялікай Айчыннай вайне / Я.В. Малашэвіч. – Мінск: Беларусь., 2004. – 231 с.

УПРАВЛЕНИЕ ТАРИФООБРАЗОВАНИЕМ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Бородич Т.А.

*Государственное учреждение высшего профессионального образования «Белорусско-Российский университет», Могилёв, Республика Беларусь
Научный руководитель – Терешина В.В., канд. экон. наук, доцент*

В последние годы наметилась тенденция ускоренного развития в Республике Беларусь сферы услуг. Это связано как с экономическим ростом в стране, так и с повышением благосостояния населения и, как следствие, увеличением его потребностей в услугах. Развитие отраслей экономики повлекло за собой увеличение спроса в первую очередь на услуги транспорта. Транспортные услуги представляют собой деятельность по организации и осуществлению процесса перемещения грузов и людей в пространстве. Обладая всеми характеристиками услуги, они имеют следующие специфические особенности: более широкий спектр использования; территориальная сегментации; социальная значимость, оборонное значение.

В результате обобщения и систематизации теоретических подходов к классификации транспортных услуг предложена следующая их типология:

1) в зависимости от взаимосвязи с основной деятельностью предприятий транспорта – перевозочные (включающие в том или ином виде элемент перевозки) и не перевозочные;

2) в зависимости от вида потребителя – внешние, предоставляемые нетранспортным предприятиям и организациям, потребителям, и внутренние, предоставляемые другим предприятиям и организациям транспорта;

3) в зависимости от характера деятельности, связанной с предоставлением услуги – коммерческие и некоммерческие;

4) в зависимости от расстояния перевозок – международные; междугородные; пригородные; городские;

5) в зависимости от объекта перевозки – пассажирские и грузовые;

6) в зависимости от вида транспорта – авиaperезовки; железнодорожные; автомобильные перевозки; перевозки морским видом транспорта; перевозки речным видом транспорта;

7) в зависимости от принадлежности перевозчика к транспортной отрасли - перевозки общественным транспортом, и перевозки необщественным транспортом;

8) в зависимости от степени регулярности - перевозки в регулярном, нерегулярном сообщении.

9) в зависимости от участия грузовладельца и видов транспорта: смешанные, интермодальные, мультимодальные

В условиях устойчиво развивающейся рыночной экономики важную роль в успешном функционировании автотранспортных предприятий играет тарифообразование, которое представляет собой сложный и многоступенчатый процесс, происходящий под непосредственным воздействием ряда внутренних и внешних факторов.

Проведенный анализ факторов внешней среды (государственное регулирование, конкуренты, уровень спроса и предложения, уровень доходов населения и др.), свидетельствует о наличии их значительного влияния на уровень тарифов автотранспортных услуг. Игнорирование роли тех или иных факторов внешней среды приводит к ошибкам при установлении тарифов. Оценить и учесть влияние данной группы тарифообразующих факторов возможно с помощью введения граничных значений:

а) для учета влияния государственных нормативно-правовых актов уровень тарифа может ограничиваться для пассажирских городских и пригородных перевозок – установленной соответствующими органами государственного управления величиной; для остальных видов перевозок – прогнозным индексом изменения цен или предельной нормой рентабельности;

б) для учета состояния рынка тариф на услуги будет ограничиваться средним уровнем тарифа, сложившемся на рынке автотранспортных услуг.

Оценка факторов внутренней среды свидетельствует об определяющем влиянии указанных факторов на уровень тарифов автотранспортных услуг и достаточно полном их учете при определении цен на услуги регионального автотранспортного объединения.

Таким образом, при установлении тарифа на свои услуги субъекту хозяйствования, с тем, чтобы адекватно реагировать на изменения, происходящие как внутри самого предприятия, так и вне его, необходима модель оперативно-тактического управления его тарифами. Разработанная модель на основе методов кластерного и корреляционно-регрессионного анализа позволяет определить уровень тарифа на перевозку грузов и пассажиров соответственно меняющимся внутренним и внешним условиям функционирования. Использование математических зависимостей экономических показателей, характеризующих деятельность автопарков, дает возможность не только оценивать влияние тарифообразования на результаты хозяйственной деятельности, но и прогнозировать на основе данных зависимостей основные показатели деятельности организации и оценивать эффект от предлагаемых управленческих решений.

СВЕТАПОГЛЯД ВАКОЛІЧНАЙ ШЛЯХТЫ БЕЛАРУСІ Ў XIX СТ.

Булавінская М. П.

*Установа адукацыі «Гомельскі дзяржаўны ўніверсітэт імя Ф. Скарыны»,
Гомель, Рэспубліка Беларусь*

Навуковы кіраўнік – Чаропка С. А., канд. гіст. навук

Рэч Паспалітая пакінула значную спадчыну, якая праяўлялася ў самых розных выгледах шляхецкай культуры ў XIX ст. Нягледзячы на тое, што з далучэннем тэрыторыі Беларусі да Расійскай імперыі функцыі шляхты вельмі змяніліся, у яе ментальнасці ўсё роўна захаваліся тыя рысы, якія былі ўласцівы ёй ў перыяд існавання польска-літоўскай дзяржавы. Гэтыя асаблівасці праяўляліся як праз характар шляхты, так і праз яе побыт. У прадстаўленым артыкуле мы паспрабуем выявіць некаторыя характэрныя для перыяду Рэчы Паспалітай элементы шляхецкага штодзённага жыцця, якія зрабілі ўплыў на светапогляд шляхты ў XIX ст. Для гэтага выкарыстаны гісторыка-сістэмны метады, на аснове якога шляхта вылучаецца як асобная сістэма ў рамках грамадства беларускіх земляў ў складзе Расійскай імперыі, якія раней уваходзілі ў склад Рэчы Паспалітай.

На працягу некалькіх стагоддзяў для шляхты Рэчы Паспалітай было характэрна наяўнасць у яе службовага светапогляду. У XIX ст. службовы светапогляд праяўляўся ў шляхты праз характар і нават праз стыль яе вопраткі: «Шляхтич не носит белорусских не белой свитки ни белой магерки, но какой-нибудь цветной камзол, более чёрный, вроде длинного сюртука однобортного, на голове картуз, обыкновеннее чёрный, иногда прина-