

Мінскі абласны краязнаўчы музей г. Маладзечна з пачатку свайго заснавання веў актыўную экспазіцыйна-выставачную дзейнасць. Першая экспазіцыя музея была адчынена ў красавіку 1964 г. Пошукі новых матэрыялаў па розных перыядах гісторыі краю далі магчымасць арганізаваць у 1967 і 1970 гг. новыя экспазіцыі. Апошняя вялікая, поўная і грунтоўная рээкспазіцыя праводзілася ў 1978–1979 гг. На сучасным этапе музеем вядзецца работа па стварэнню новай экспазіцыі, у якой па экспанатах можна будзе прасачыць усю гісторыю Мінскай вобласці (з даўнейшых часоў і да нашых дзён). Таксама краязнаўчы музей вядзе актыўную выставачную дзейнасць. Выставы арганізуюцца ў двух накірунках: часовыя кароткатэрміновыя і стацыянарныя. На сённяшні дзень у Мінскім абласным краязнаўчым музеі дзейнічае стацыянарная выстава «Гартаючы памяці старонкі» (прысвечаная 620-годдзю г. Маладзечна), якая была адкрыта ў 2008 г. Увогуле штогод музей праводзіць каля 40 выстаў, якія ствараюцца сумесна з іншымі музеямі Мінскай вобласці і вядучымі музеямі рэспублікі. На працягу апошніх васьмі год Мінскі абласны краязнаўчы музей вядзе актыўную выставачную дзейнасць разам з пасольствамі Японіі і Кітая, Ірана ў Беларусі, тым самым знаёміць жыхароў Маладзечаншчыны з гісторыяй, культурай і традыцыямі Усходу.

Спіс выкарыстанай літаратуры

1. **Мінскі** абласной краеведческий музей в г. Молодечно. – Минск : Полымя, 1981. – 64 с.
2. **Каханоўскі, Г. А.** Маладзечна: гісторыка-эканамічны нарыс / Г. А. Каханоўскі. – Мінск : Полымя, 1988. – 120 с.

А. Г. Стригоцкая

Научный руководитель

О. Н. Жучкевич

*Витебский государственный технологический университет
г. Витебск, Республика Беларусь*

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ В СИСТЕМЕ ГОРОДСКОЙ ЛОГИСТИКИ

Оптимизация транспортных потоков и формирование благоприятных условий для перемещения грузов и пассажиров – важнейшая задача городской логистики. Развитие этой сравнительно новой логистической сферы актуально в связи с решением не только экономических, социальных, но и экологических проблем городских территорий. Особого внимания при этом заслуживает оптимизация городской транспортной сети.

В Витебском регионе в настоящее время перевозка пассажиров обеспечивается по 171 городскому, 483 пригородным, 43 междугородным, 7 международным маршрутам. На территории Витебской области для перевозки пассажиров задействовано 860 автобусов, 94 троллейбуса, 78 трамваев, а также 176 перевозчиков частной формы собственности и более 500 ед. автомобилей такси. В среднем в сутки перевозится 437 тыс. пассажиров. Общая протяженность городских автобусных маршрутов составляет 653,7 км, троллейбусных – 277,2, трамвайных путей – 119,3 км.

Несмотря на достаточно разветвленную маршрутную сеть, объемы перевозок пассажиров общественным транспортом снижаются, что влияет на результаты работы транспортных организаций. Окупаемость маршрутов в городе следующая: по трамваям – 57%, троллейбусам – 75,8, автобусам – 69,2%. Прибыльным является лишь один городской автобусный маршрут.

Важной проблемой является рост уровня автомобилизации населения. Количество личных легковых автомобилей в Витебской области увеличилось за 5 лет с 304,5 до 364,2 тыс. шт. При этом в 2018 г. выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух от мобильных источников в области составили 88,2 тыс. т (в расчете на одного жителя – 166 кг). В то же время многочисленные исследования доказывают, что обеспечение равномерного движения транспорта со скоростью более 15 км/ч снижает выбросы в атмосферу твердых частиц на 36%, а при скорости более 30 км/ч – на 42%.

Социальный аспект рассматриваемой проблемы связан со снижением качества транспортного обслуживания и увеличением расходов на перемещение. В настоящее время средняя скорость автобусов на городских маршрутах составляет 16,06 км/ч, троллейбусов – 14,4, трам-

ваев – 14 км/ч. На основные виды перемещений (к местам работы, учебы и обратно) с использованием общественного транспорта население затрачивает минимум 30–50 мин, что для территории Витебска достаточно много. Неудобное расписание движения городского общественного транспорта снижает выручку на маршрутах на 10–20%.

Особого внимания требует обеспечение доступности транспорта для маломобильных категорий населения. Наличие в регионе соответствующих типов автобусов и троллейбусов не решает проблему, что связано с недостаточным уровнем развития безбарьерной среды в целом: неудобные остановочные пункты, высокие бордюры, переполненный транспорт, непригодные места пересадки, а также культура обслуживания.

Таким образом, решение задач городской логистики требует комплексного подхода. Оптимизация пассажирских перевозок должна быть направлена на улучшение экономических показателей деятельности транспорта, обеспечение комфорта, безопасности пассажиров, решение проблем экологии. Важнейшая роль при этом принадлежит внедрению интеллектуальных транспортных систем, позволяющих повышать мобильность населения, осуществлять контроль перевозок, управлять транспортными потоками, снижать вредное воздействие транспорта на окружающую среду.

**Е. П. Табакова,
В. В. Лобзиков**

*Научный руководитель
Т. С. Алексеенко*

*Белорусский торгово-экономический
университет потребительской кооперации
г. Гомель, Республика Беларусь*

СТАБИЛИЗАЦИОННЫЙ МЕХАНИЗМ ДЕНЕЖНО-КРЕДИТНОЙ ПОЛИТИКИ: МИРОВАЯ ПРАКТИКА И НАЦИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ

Опыт Беларуси и других стран с открытой экономикой показывает, что односторонняя направленность на интеграцию с одним торговым партнером не всегда эффективна и связана с негативными последствиями. Поэтому экономическая политика Республики Беларусь должна быть ориентирована не на получение односторонних преимуществ с каким-либо из контрагентов экономических отношений, а на построение системы цивилизованных экономических отношений и хозяйственных связей, предполагающих эквивалентный и взаимовыгодный обмен со своими торговыми партнерами. Только в этом случае в межгосударственных отношениях будет преобладать долгосрочный экономический интерес.

Тактические направления экономической политики в настоящее время должны быть устремлены к ценовой и финансовой стабилизации, сдерживанию инфляции и возникающих процессов стагнации экономики, созданию необходимых условий для дальнейшего социально-экономического развития.

Для стабилизации денежного обращения и ограничения слишком высокой инфляции правительство Республики Беларусь вынуждено было трижды пойти на резкие шаги – денежные реформы. После распада бывшего СССР деноминация проводилась в стране трижды: 20 августа 1994 г. (1:10), 1 января 2000 г. (1:1 000), 1 июля 2016 г. (1:10 000). В 1994 г. произошла первая деноминация белорусского рубля, убравшая с денежных знаков один ноль. Однако стоимость доллара США в рублях росла, рубль обесценивался и продолжал свое падение. К 1999 г. инфляция в Республике Беларусь достигла такого уровня, что пришлось ввести в обращение купюру в 5 млн р. Власти провели вторую деноминацию в 2000 г., убрав с денежных знаков три ноля. Уровень инфляции с 2001 г. начал падать, цены в Беларуси приобрели относительную стабильность. Наступил кризисный 2011 г. Рубль обесценился в три раза, инфляция за один год превысила 108% [1]. Следующая деноминация в Республике Беларусь была проведена в 2016 г., при этом текущие 10 тыс. бел. р. были приравнены к 1 бел. р. нового образца. Состоявшаяся деноминация уже в среднесрочной перспективе может привести к замедлению темпов инфляции. В августе 2016 г. в Республике Беларусь впервые за много лет была зафиксирована дефляция, которую обеспечило сезонное снижение цен на фрукты и овощи. С начала 2016 г. за январь – октябрь инфляция выросла до 9,2%. Инфляция по прогнозным показателям за 2016 г. не