

В 2009 году в г. Барановичи зарегистрировано 1 414 браков и 657 разводов. Число браков в сравнении с 2008 годом уменьшилось на 3,1%, число разводов — на 1,5%. На 100 зарегистрированных браков приходится 46 разводов.

Есть и другие негативные факты, отрицательно влияющие на демографическую ситуацию. Более 12 тысяч населения работает во вредных условиях, из них 4 тысячи — женщины.

Количественный показатель населения в Барановичском районе и городе Барановичи имеет отрицательную динамику. В районе смертность превышает рождаемость. В городе ситуация выглядит несколько лучше, однако естественная убыль населения наблюдается и здесь.

Назовем другую причину. Вопреки государственным программам поддержки села, молодёжь, и не только молодёжь, оставаться в нем не хочет. Уезжают в город в основном люди трудоспособного возраста. Кроме этого, причиной снижения численности населения является злоупотребление алкоголем и смертность в результате его.

С каждым годом численность населения не только г. Барановичи и Барановичского района, но и всей Беларуси сокращается.

Не спасает ситуацию повышение демографической безопасности и политика, которую ведет наше государство для улучшения демографической ситуации.

Таким образом, в г. Барановичи и Барановичском районе наблюдаются общебелорусские тенденции изменения численности населения в сторону его уменьшения. По нашему мнению, в ближайшем будущем это приведёт к изменению структуры трудовых ресурсов, прежде всего в сельскохозяйственном секторе.

Список источников

1. Демографическая характеристика Барановичского района // Брестский областной исполнительный комитет. — Режим доступа : www.brest-region.by.

2. Население Беларуси. — Режим доступа : www.belstat.gov.by.

Материал поступил в редакцию 29.10.2011 г.

Д. А. Чернявский

*Научный руководитель — В. Н. Зуев,
заведующий кафедрой аграрных дисциплин
Барановичский государственный университет,
г. Барановичи, Республика Беларусь*

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ В БАРАНОВИЧСКОМ РЕГИОНЕ В ИСТОРИЧЕСКОМ АСПЕКТЕ

Природно-климатические условия, ландшафт Земли активно влияют на потенциальные возможности и особенности развития, социально-экономическую, политическую и культурную деятельность любого региона. В этом ряду исходных условий жизнедеятельности важнейшее место занимают связи между людьми, наличие путей сообщения или, иначе говоря, пространственных каналов, по которым люди могут передвигаться, организуя собственную жизненную среду и формируя контакты с соседями.

Объектом нашего исследования является развитие транспортных путей в Барановичском регионе, под которым мы условно понимаем территорию в радиусе 100 км от г. Барановичи.

Цель работы — изучить особенности исторического развития путей сообщения в Барановичском регионе и их влияние на развитие населенных пунктов.

Автором были проанализированы и обобщены архивные и литературные материалы по истории транспортного сообщения Беларуси, а также картографический материал.

Барановичский регион имеет уникальное географическое положение. Располагаясь на водоразделе бассейнов Черного и Балтийского морей, он являлся и является важной территорией скрещивания путей, которые обеспечивали не только расселение людей в далекие эпохи, но и влияли на историческое развитие.

Появление первого человека в нашем регионе относится к эпохе палеолита. Выявлена стоянка свидерской культуры (10 тысяч лет назад) около д. Валевка Новогрудского района. На территории нынешнего Барановичского района первые поселения относятся к V—II тысячелетию до н. э. и размещались на берегах Колдычевского озера (Старые Войковичи) и реки Щара (Добрый Бор, Колбовичи, Подгорная) [2, с. 22—27]. Как видим, все они приурочены к берегам озер и рек, что свидетельствует в том числе об их роли как путей перемещения.

В ранние и поздние периоды эпохи бронзы существовали поселения по берегам рек Щара и Молчадь.

Появление и развитие белорусского-литовского государства в XII—XIII веках происходит под влиянием Неманского коммуникационного коридора. Именно Неман с его притоками Щарой, Россью, Сервечью стал связующей осью Гродненского, Новогрудского, Слонимского и Волковысского княжеств.

Таким образом, в ранние периоды развития поселений Барановичского региона основные пути коммуникаций соотносились с реками.

Новый исторический этап развития белорусских земель Великого княжества Литовского также тесно связан с развитием путей сообщения. Помимо традиционных речных коммуникаций, все большую роль начинают играть сухопутные пути. Великому княжеству нельзя было ограничиваться только меридиональным движением. И государственное управление, и развитие хозяйства требовали более развитой системы транспортных сообщений, большей скорости в доставке людей, товаров, указов власти, войск. Устойчивые сухопутные сообщения устанавливаются между Вильной, Новогрудком, Пинском, Туровом, Слонимом, Клецком. Главное в этот исторический период заключалось в том, что дороги Великого княжества приобретают прежде всего торгово-экономическое значение. Дорога от Пинска до Вильны, которая называлась «Большой Виленской», проходила через города нашего региона — Несвиж и Новогрудок. Несмотря на военные конфликты, по белорусским водным и сухопутным дорогам осуществлялись торговые связи с Москвой, Польшей, Пруссией, украинскими землями. Белорусский транзит регулировал и внутреннее развитие. Только за XV—XVI века количество поселений увеличилось вдвое. Здесь следует упомянуть такие населенные пункты, как Почапово, Столовичи, Ишкольд, Железница, Колпеница, Тугановичи, Ляховичи. Строятся замки в Ляховичах, Мыши, Полонке. Многие местечки, находящиеся на пересечении транспортных путей, играют важное торговое значение, в них проводятся региональные ярмарки (Столовичи, Полонка, Крошин) [2, с. 70—89].

Следующий важный этап белорусской дорожной истории начинается в конце XVIII века и проходит почти через весь XIX век, когда регион переходит под власть Российской империи. Главным было то, что геополитическое транзитное значение белорусских земель полностью осознавалось российскими властями. В 30—40-е годы XIX века строятся дороги, одна из них проходит рядом с современными Барановичами.

К середине XIX века гужевой транспорт практически устарел. Он не соответствовал потребностям увеличившихся в объемах и скоростях перевозок [1, с. 189]. Требовался новый вид транспорта (им стал железнодорожный), который появился в Европе в 1825 году.

Вернемся к нашим городам и проследим, как развивались они благодаря железным дорогам.

Сегодня почти забытым фактом прошлого, XX века, стала деятельность «Новогрудской» железной дороги. (Слово «новогрудской» взято в кавычки, поскольку такого официального названия железная дорога не имела). Ее строило германское командование исходя из военных нужд. Она проходила от станции Новоельня на восток, к линии русско-немецкого фронта. Железная дорога была построена менее чем за год. Ее основная линия шла до местечка Любча через Новогрудок, около деревень Взревел, Сяцевина, Скрыдлева, Селец, Городечно, Басина, Большие Воробьевичи, Ракевичи, Няньково, Новоселки, Ачукевичи. Были построены и две дополнительные линии в сторону реки Сервеч. Одна из них шла из Новогрудка через Рутка, Волковичи, Палана до д. Огородники (ныне: окраина Корелич), вторая линия — от д. Зарой около Янович, Катлова к д. Волцы (сейчас в Кореличском районе) [3]. На протяжении полувека железная дорога помогала населению решать транспортные проблемы, а предприятиям и организациям проводить хозяйственную деятельность. Являясь узкоколейной, она не могла обеспечивать возрастающие потоки, а тулковое направление не гарантировало долгосрочного развития. В середине века она была разобрана.

То, как железная дорога могла изменять распределение хозяйственной деятельности и влиять на развитие населенных пунктов, свидетельствует история возникновения города Барановичи. В 1871 г. в южной части Новогрудского уезда прошла железнодорожная линия Смоленск-Брест и была построена станция Барановичи. В 1884 году неподалеку от неё, на другой линии, построили станцию Барановичи-Полесские [5]. От этих станций, собственно, возник и вырос город Барановичи. Что дала в то время железная дорога городу, показывает следующий пример.

Если по переписи 1897 года в Новогрудке и Барановичах было примерно одинаковое количество жителей — около 8000 человек, то в 1912 году в Барановичах, который не имел даже статуса городского поселения, жило уже около 30 тысяч человек, что в три раза больше, чем в то время в Новогрудке, где работало большее количество промышленных предприятий и т. д. Как результат, в государственных органах власти начали обсуждать вопрос о переносе центра Новогрудского уезда в Барановичи, или, как вариант, о разделе уезда на две самостоятельные административные единицы [5]. Возможно, так тогда и произошло бы, но в 1914 г. началась Первая мировая война, во время которой появилась железная дорога и в Новогрудке.

Примером влияния транспортных путей является и г. Слоним. Расцвет Слонима во второй половине XVIII столетия связан с деятельностью великого гетмана литовского Михала Казимира Огинского (1728—1800). В Слониме он построил несколько предприятий, по его инициативе и на его средства был построен канал (1763—1783), который соединил приток Припяти Ясельду со Шарой, а в границах города был выровнен рукав Щары. Во многом этот канал стал основой благосостояния слонимчан, которые обеспечивали транспортировку грузов между Полесьем и Понемоньем. После 1812 года значение Слонима как торгового города снижается. И новые силы он получает только когда в 1886 году через него прошла линия железной дороги Барановичи — Белосток и начала действовать железнодорожная станция [4].

Таким образом, развитие транспортных путей (речных, сухопутных — гужевых и железных дорог) в Барановичском регионе влияло на развитие населенных пунктов. Изменение транспортных потоков приводило к изменению (положительному или негативному) административной и торговой значимости поселений, что выражалось в том числе и в демографических показателях.

Список источников

1. Бандарчык, В. К. Беларусь. — Т. 4 : Вытокі і этнічнае развіццё / В. К. Бандарчык [і інш.]; Ін-т мастацтвазнаўства, этнаграфіі і фальклору. — Мінск : Бел.навука, 2001. — 433 с.
2. Вялікі гістарычны атлас Беларусі : у 3 т. — Т. 1. — Мінск : Белкартаграфія, 2009. — 245 с.

3. Гайба, М. Наваградская чыгунка / М. Гайба. — Режим доступа : <http://www.gaiба.narod.ru/Gaiба/Czyhunka.html>
4. Слоним. — Режим доступа : http://slonim.grodno-region.by/ru/region/new_3
5. Как появились Барановичи. — Режим доступа : <http://govorim.by/brestskaya-oblast/baranovichi/stati-o-baranovichah/7816-istoriya-baranovichey.html>

Материал поступил в редакцию 30.10.2011 г.

Д. В. Чигарёва

Научный руководитель — Л. И. Харченкова,
доктор педагогических наук, профессор,
ассистент кафедры межкультурных коммуникаций
Санкт-Петербургский государственный университет
водных коммуникаций,
г. Санкт-Петербург, Российская Федерация

ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ КОМПЕТЕНЦИЯ БУДУЩЕГО СПЕЦИАЛИСТА В СФЕРЕ ТУРИЗМА

Реализация компетентностного подхода детерминирована культурно-образовательной ситуацией и средой, в которой живёт и развивается студент. От этого будет зависеть формирование у него мастерства и профессионализма, которые соотносятся с понятием «компетенция», являясь уровнями его качества.

Компетентностный подход в образовании способствует не просто накоплению знаний по дисциплинам культурологического и туристского профиля, но и формированию умения самостоятельно оперировать этими знаниями. Деятельность в сфере туризма, как никакая другая, позволяет раскрыть будущему работнику туристской индустрии свой творческий потенциал. Именно в этой сфере может реализоваться как гуманитарий, так и человек с другим складом ума. Она отличается от других сфер профессиональной деятельности тем, что её направления столь разнообразны и разноплановы, что представляют собой широкое поле для приложения самых различных способностей и интересов. Идеальным результатом современного образовательного процесса должен стать компетентный специалист, а реальным — создание условий для достижения поставленной цели в образовательном учреждении.

Особое значение для профессиональной деятельности будущего специалиста социокультурной сферы имеет семиотическая компетенция, которая отражает важность знакового аспекта в профессиональной подготовке студентов-культурологов [4]. Данная компетенция представляет собой систему знаний, умений и навыков, профессионально важных качеств личности, позволяющих быстро и адекватно адаптироваться к знаковым системам, принимать решения относительно дешифровки различных знаков в сфере профессиональной деятельности. При этом «семиотическую компетенцию» следует отнести, на наш взгляд, к группе ключевых, необходимых любым специалистам, особенно работникам туристской индустрии.

По В. В. Миронову, «совокупность символических и знаковых средств и форм выражения создаёт особое семиотическое пространство, которое выступает важнейшим условием сознательной общественной деятельности людей, их взаимодействия. Благодаря этому происходит фиксация, хранение и передача общечеловеческих ценностей и принципов, которые становятся далее условием целенаправленной деятельности людей сначала на уровне сознания, а потом на практическом уровне. Важность этого элемента как системы позволяет в общепрофессиональном плане обозначить его как семиосферу по аналогии с такими структурами бытия, как ноосфера, биосфера» [5, с. 175].

Педагогические разработки в аспекте семиотики представлены в работах А. С. Лобанова, В. Б. Малышева, В. Б. Мещерякова, В. М. Розина, Н. Г. Салминой, В. Д. Ширшова и др.

Анализ образовательных программ и государственных образовательных стандартов высшего профессионального образования свидетельствует о том, что элементы семиотики как науки обращения со знаками хотя и присутствуют в ряде дидактических единиц содержания отдельных дисциплин культурологического и туристского циклов, полноценного представления о данной науке не дают. Поэтому можно сделать вывод, что имеющийся минимум содержания образования, зафиксированный в государственных образовательных стандартах по культурологии и туризму, не обеспечивает полноценной подготовки в области семиотики и не формирует семиотическую компетенцию как часть профессиональной.

Таким образом, семиотическая компетенция у студентов-культурологов с туристской специализацией (а в рамках бакалавриата профилем подготовки) на этапе получения высшего профессионального образования формируется не в полной мере, что делает актуальным вопрос о необходимости её формирования и развития. Семиотическая компетенция даёт незаменимый инструментальный постижения объектов профессиональной деятельности: проблем теории и методологии культуры, опыта истории мировой культуры, форм культуры и культуротворческого процесса, особенностей функционирования культуры. Для этого необходимо понимать, в какого рода знаках выражает себя «своя» культура, и научиться интерпретировать знаки других культур, что представляется особенно важным для профессиональной деятельности в сфере международного туризма.

Семиотическую компетенцию Л. А. Городецкая рассматривает в рамках сложного понятия «национальная лингвокультурная компетентность», определяя её как знание разного рода символов, присущих данной культуре [1]. Связь лингвокультурологии с семиотикой обусловлена ролью различных знаковых систем и, в первую очередь, человеческого языка, в осуществлении, хранении, передаче и усвоении культуры.