

так и по отдельным его видам деятельности. Современное предприятие речного транспорта должно рассматриваться в качестве многосегментного объекта учета и анализа одновременно как производственный и транспортный объект, строительный и инвестиционный объект, объект экологического и социального назначения. Это обуславливает широту и специфичность задач аналитического обеспечения деятельности речного порта.

При создании речного порта в Полоцке необходимо учитывать тот факт, что уровень воды в Западной Двине стал значительно ниже и сегодня река не используется для перевозки грузов. На сегодня в Беларуси нет музея, посвященного судостроению эпохи Средневековья отдельного региона, крайне мало музеев гражданского судостроения и судоходства. Создавать в древнем городе музей, посвященный возрождению полоцкого средневекового судоходства, и парк эпохи Средневековья следует опираясь на опыт иностранных музеев, взяв на вооружение их методы работы, но адаптированные к нашим условиям. Для развития нового комплекса в Полоцке необходимо государственно-частное партнерство в сфере туризма,

Таким образом, следует продумать и рассматривать порт в первую очередь как культурно-туристский объект с прилегающей инфраструктурой и сферой услуг. Решение этой задачи позволит в последующем продумать стратегическое использование Западной Двины с разными целями и задачами не и только в рамках города Полоцка, но на протяжении всей реки.

К ВОПРОСУ СРЕДНЕВЕКОВОГО ПОЛОЦКОГО СУДОХОДСТВА

Изергина Е.Н.

Белорусский государственный университет физической культуры
(Минск, Республика Беларусь)

IX – середина XI в. вошли в историю Северной Европы под названием «эпоха викингов». Это был период их широкой экспансии. В самой Скандинавии он ознаменовался усилением распада родоплеменных отношений и зарождением предпосылок для возникновения первых государственных образований. В эпоху викингов произошли глубокие сдвиги в материальной и духовной культуре скандинавских народов. Возникли новые типы быстроходных кораблей. На основе развернувшейся международной торговли поднялись важные ее центры. На территории Восточной Европы ведущие позиции занимал город Полоцк [1]. Способствовали этому разные факторы, одними из главных были влияние скандинавской культуры и развитое судоходство. Таким образом, цель данной работы – проанализировать развитие средневекового полоцкого судоходства.

К сожалению, на сегодня на территории современной Беларуси нет археологических сведений о драккарах, которые ходили по белорусским рекам. Три наиболее известных и лучше всего сохранившихся корабля происходят из норвежских курганов, которые лежат вокруг Осло-фьорда – в Гокстаде, Усеберге и Туне – эти корабли дают информацию об общих тенденциях развития кораблестроения в эпоху раннего Средневековья, на основе анализа которых можно говорить о судоходстве Полоцкого княжества в изучаемый период [2].

Конструкция драккаров включила в себя обобщение богатого опыта скандинавских мастеров. Это были самые практичные и быстрые суда своего времени. Свое название драккары викингов получили в честь мифических драконов. Их головы вырезались на прикрепляемых к носу этих кораблей фигурах. Благодаря узнаваемому внешнему виду суда скандинавов можно было легко выделить на фоне судов остальных европейцев [3].

Размеры драккаров были разными. От габаритов зависел и размер команды. За каждым членом экипажа закреплялось его собственное место. Для обшивки своих кораблей скандинавы использовали своеобразную для своего времени методику. Доски укладывались внахлест. Скреплялись они с помощью заклепок или гвоздей. На завершающем этапе постройки корабля его каркас конопатился и смолился [2]. После этой процедуры конструкция получала дополнительную устойчивость, стабильность и скорость движения.

Маневренные драккары викингов приводились в движение с помощью весел (на особенно больших кораблях их могло быть до 35 пар). Грести должен был каждый член экипажа. Команды менялись по сменам, благодаря чему судно не останавливалось даже в самом долгом пути. Кроме того, использовался надежный парус, изготовленный из длинных овечьих волос. При этом использовалась только шерсть редкой североευропейской породы. Природный слой жира помогал парусу сохранить сухость даже в самую неприятную погоду. Для того чтобы корабль лучше набирал ход при попутном ветре, ткань шили исключительно в квадратной или прямоугольной форме. Большой парус для драккара мог достигать площади в 90 квадратных метров [4].

Развитие полоцкого судостроения, как и скандинавского, происходило по общепринятым законам: сложные формы постепенно заменяли архаичные. К концу эпохи викингов (в XII в) корабли стали исключительно парусными. Изменился и метод крепления мачты: она получила подъемные модификации. Ее опускали при прохождении прибоа.

Собранный материал был использован для создания реконструкции Гокстадского драккара в 2017 году в городе Полоцке. Продемонстрирован корабль широкой аудитории во время фестиваля средневековой культуры «Рубон» 1–3 сентября 2017 года [5].

1. Дук, Д. В. Полацк і палачане (IX–XVIII стст.) / Д. В. Дук. – Наваполацк: ПДУ, 2010. – 180 с., [22] арк. іл.

2. Фиркс, И. фон. Суда викингов / И. фон Фиркс; пер. с нем. – Л.: Судостроение, 1982. – 104 с.

3. Коа, И. Викинги короли морей / И. Коа; пер. с фр. М. Ивановой. – М.: Астрель, АСТ, 2003. – 176 с.

4. Симпсон, Ж. Викинги: быт, религия, культура [Электронный ресурс] / Ж. Симпсон. – Режим доступа: <http://bibliotekar.ru/vikingi/4.htm>. – Дата доступа: 27.05.2017.

5. Муждубаев, А. Древние ладьи прибыли на «Рубон». [Электронный ресурс] / А. Муждубаев. – Режим доступа: <http://ximik.info/news/drevnie-ladi-pribyli-na-rubon-15720>. – Дата доступа: 02.02.2018.

CRM-СИСТЕМЫ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТУРАГЕНТСТВА

Каган О.Ф., Ильина А.И.

Белорусский государственный университет физической культуры
(Минск, Республика Беларусь)

CRM-системы (от англ. Customer Relationship Management), или системы управления взаимоотношений с клиентами, являются одними из самых востребованных решений в сфере бизнеса. Многие организации внедряют их для оптимизации внутренних процессов, улучшения качества предоставляемых услуг, а также отношений с клиентами и партнерами. Конечно, туристические компании не являются исключением. Сталкиваясь с высокой конкуренцией и необходимостью постоянного развития, они практически всегда находятся в поиске возможных улучшений.

Достоинствами CRM-систем в туризме являются:

- повышение производительности труда менеджеров - исключение выполнения рутинных операций, увеличение объемов продаж;
- оперативное управление туристическим продуктом и историей взаимоотношений с клиентами;
- проведение целевых маркетинговых кампаний;
- бизнес «прозрачен» для его руководителя;
- повышение качества информационного обслуживания туристов, появление (усиление) источника рекламы «из уст в уста»;
- четкая регламентация документооборота турфирмы, взаимодействия с турагентами, туристами;
- повышение оперативности реагирования на изменение рынка туризма;
- усиление контроля за финансовой и хозяйственной деятельностью турфирмы;
- возможность комплексного анализа показателей деятельности турфирмы;
- снижение затрат на связь, интернет, производство печатной продукции;
- снижение (исключение) непроизводственных затрат [1].