

способствует устранению неприятных запахов. Ещё к важным особенностям относится наличие велогаража, который находится под чиповым замком и предусматривает постоянное хранение велосипедов или колясок. Во всех дворах по концепции предполагается наличие бесплатного Wi-Fi и система видеонаблюдения, к которой жильцы имеют постоянный доступ и тем самым в режиме онлайн могут следить за происходящей обстановкой на территории. Большое внимание уделяется озеленению территории. Поводов для беспокойства о порче насаждений у жильцов не возникнет, так как полное обслуживание всего комплекса проводится застройщиком.

Большая роль в «smart+social» отводится отделке. Главный принцип – сделать дом сомасштабным с человеком. Для этого нижние этажи выделяют более темным цветом, а верхние облегчают светлыми оттенками. Отделку фасада производят при помощи фиброцементных плит, которые подобны фактуре кирпича, камня или дерева. Благодаря такому решению здание выглядит значительно меньше своих реальных размеров. Строительство первой очереди квартала «Малиновка» уже ведется и в течение 15 месяцев жители Бреста увидят новый формат жилья [2].

В последние годы в строительной отрасли присутствует большая конкуренция, потребитель стал более требовательным и искушенным. Следовательно, в таких условиях необходимо направлять свои ресурсы на инновационные технологии, позволяющие значительно улучшить качество возводимых объектов без увеличения их стоимости.

Внедрение новых современных технологий позволит сократить сроки строительства, затраты на строительство, а применение экологически чистых строительных материалов будет способствовать улучшению экологии. Использование новейших технологий в жилищном строительстве приведет к улучшению качества жилищного фонда, его удешевлению и, как следствие, окажет положительное влияние на уровень жизни и комфорта граждан.

Список цитированных источников

1. Строительный портал Республики Беларусь: Полезные технологии в строительстве [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://sprb.by/stroitelstvo/1757-poleznye-tehnologii-v-stroitelstve.html>. – Дата доступа: 04.05.2019.

2. Журнал «Бинокль»: Каким будет новый квартал на Суворова [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://binkl.by/read/place/kakim-budet-novyj-kvartal-na-suvorova-zakrytye-dvory-veloparkovki-i-chastnyj-detskij-sad/>. – Дата доступа: 04.05.2019.

УДК 338.47

Василец П. С., Слюсарчик В. З.

Научный руководитель: ассистент Кочурко О. А.

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Транспортная логистика — одно из самых перспективных и быстрорастущих направлений современной логистики. Республика Беларусь — страна, находящаяся на перекрестке транспортных маршрутов, связывающих государства Западной Европы с двумя мощными рынками — России и Китая, а также страны Черноморского побережья со странами Балтийского моря, имеет большие возможности эффективного развития и использования транспорт-

ной логистики.

Транспортный комплекс Беларуси на сегодняшний день является одним из основных ресурсов поступления валюты в страну. Более 75% положительного сальдо внешней торговли услугами сформировано организациями транспорта, что в абсолютном выражении составляет более 1,5 млрд долл. По этой причине транспортные услуги для Республики Беларусь представляют собой приоритетное и динамично растущее направление экономического развития, являясь источником валютных поступлений, стимулируя создание дополнительных рабочих мест.

На данный момент в республике функционируют 43 субъекта хозяйствования логистической направленности, 31 из них находится в Минском и шесть – в Брестском регионе. 9 из 16 торгово-логистических центров обслуживают собственные грузопотоки (рисунок 1). Двенадцать из 43 логистических центров являются государственными (шесть из них- РУП «Белтаможсервис»), остальные функционируют за счет инвестиций национальных и зарубежных инвесторов (из России, Азербайджана и Ирана) [1].

Уровень транспортного обслуживания зависит не только количества транспортных организаций, а также от показателя плотности путей сообщения. Который характеризует обеспеченность территории транспортными путями и зависит от протяженности путей сообщения, их пропускной и провозной способности, конфигурации, размещения транспортных линий и других факторов. Очевидно, что данный показатель тем выше, чем более развиты пути сообщения. На рисунке 2 отражены плотности путей сообщения в Республике Беларусь за последние годы. Единицы измерения километры в расчете на 1000 квадратных километров территории [2].

В Республике Беларусь плотность сети железных дорог достаточно высока и составляет 26,4 км на 1000 км². Однако в стране высока и степень неравномерности размещения транспортной сети по регионам. Так, если в Брестской области плотность сети железных дорог свыше 33 км на 1000 км², то в Минской и Гомельской областях – лишь 22 км. При этом только 40% городских поселений республики имеют доступ к железнодорожному транспорту, причем этот показатель колеблется от 21% в Гродненской области до 50% – в Могилевской [1].



Рисунок 1 – Логистические центры Республики Беларусь

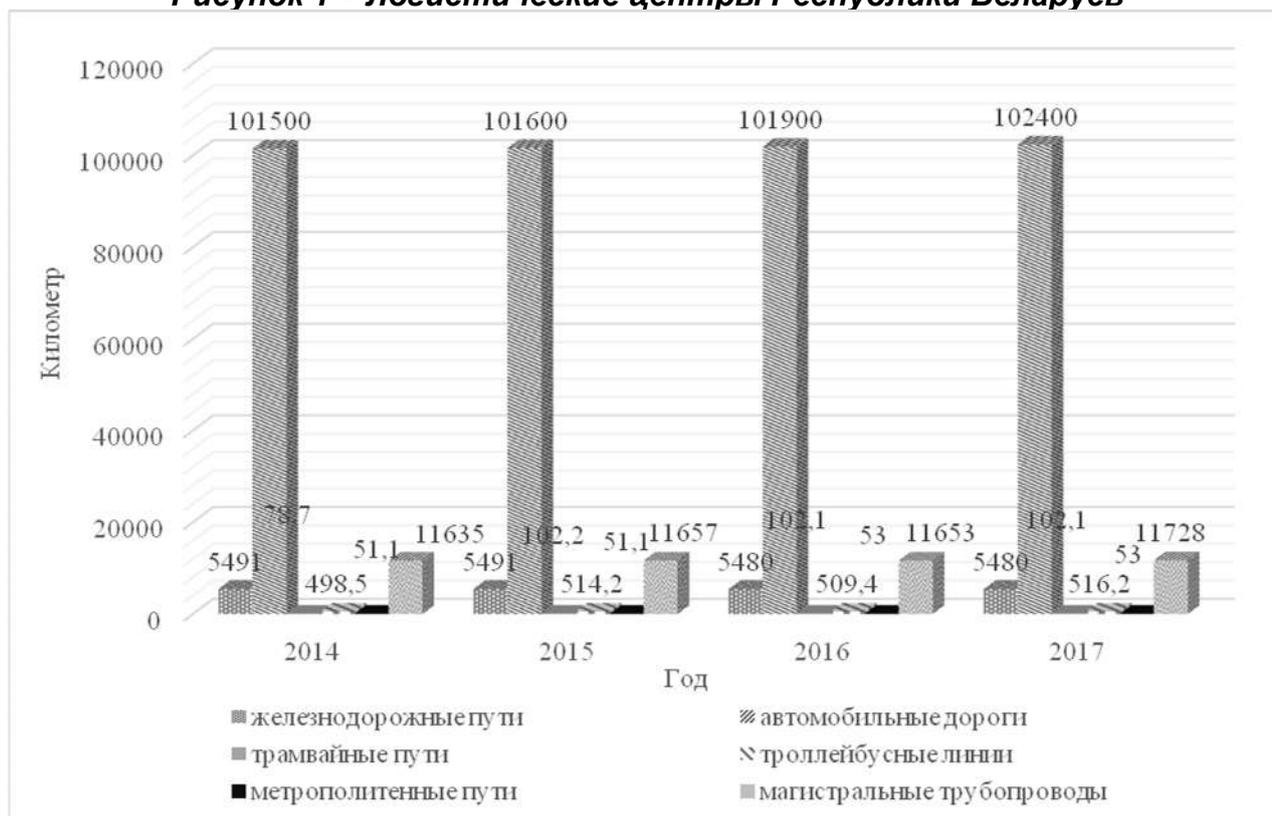


Рисунок 2 – Протяженность транспортных путей (в км)

Среднереспубликанская плотность автомобильных дорог также достаточно высока (424,7 км на 1000 км²), однако дифференциация в обеспеченности транспортной сетью автодорог также весьма значительна, поскольку в целом ряде районов плотность автодорог оказывается ниже 150 км на 1000 км², наглядно можно увидеть на рисунке 3.

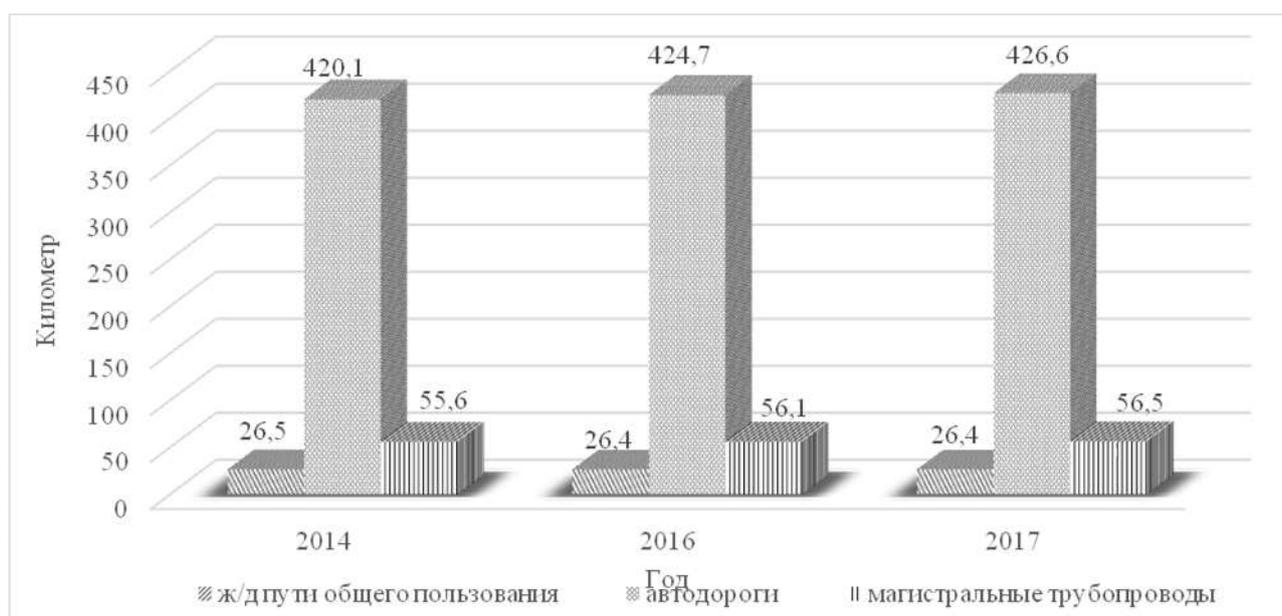


Рисунок 3 – Сравнительная характеристика плотностей путей сообщения

Несмотря на то, что Беларусь имеет относительно небольшую территорию, продолжительность транспортных путей достаточна, и основная доля приходится на автомобильные дороги – 85,5, так как автомобильный транспорт об-

ладает преимуществом по сравнению с другими видами транспорта при доставке грузов и пассажиров (подвоз, вывоз груза на станцию, в порт, возможность отправки груза мелкими партиями и т. д.)

Также следует отметить, что в последнее время вводятся ограничения на рынок автотранспортных услуг, но несмотря на это, рост удельного веса автомобильного транспорта в структуре перевозок прослеживается последние 5 лет, рисунок 4[1].

Поскольку автотранспорт не может перевозить груз весом более 44 тонны, то используют для транспортировки крупногабаритных грузов железнодорожный транспорт. Поэтому интенсивность перевозок грузов при использовании железнодорожного транспорта значительно выше, чем при использовании других видов транспорта, графическое представление на рисунке 5. Транспортно-экспедиторскую и логистическую деятельность на железной дороге осуществляет Белинтертранс – транспортно-логистический центр Белорусской железной дороги. Белорусская железная дорога соединяется через Польшу с железнодорожной сетью стран Балтии, СНГ и Западной Европы. Через республику проходит транзитный грузопоток из Центральной России в Калининградскую область [3].

Эксплуатационная длина Белорусской железной дороги составляет 5,5 тыс. км. Наиболее значимые железнодорожные узлы – Минск, Молодечно, Орша, Барановичи, Гродно, Волковыск, Лида, Лунинец, Брест, Гомель, Могилев, Осиповичи, Витебск, Полоцк – работают на 2–6 направлениях. Белорусская железная дорога активно сотрудничает с железными дорогами России, Польши, Германии, Литвы в реализации ряда проектов по организации перевозок грузов специализированными контейнерными и грузовыми поездами.

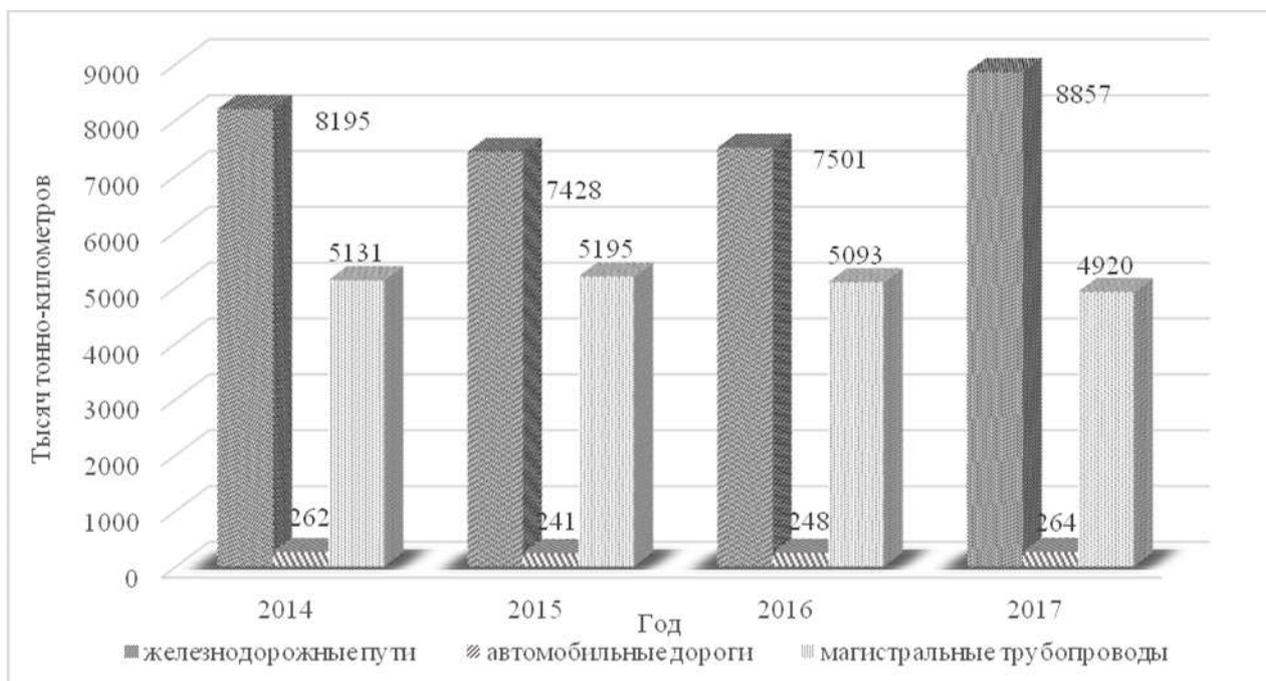


Рисунок 4 – Сравнительная характеристика интенсивности перевозок грузов (тысяч тонно-километров на один километр длины путей)

Что касается анализа общего объема грузооборота, то следует отметить, что в 2017 году по сравнению с 2010 годом наблюдается снижение общего объема, что представлено на рисунке 5. Основной тенденцией изменения структуры является снижение удельного веса трубопроводного транспорта, при увеличении доли автомобильного. Так, в 2017 году по сравнению с 2010 годом доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте увеличилась на 48

2314 тонно-километр, доля трубопроводного транспорта сократилась на 8035 тонно-километр. При этом доля автомобильного транспорта в грузообороте выросла с 16023 в 2010 году до 26987 в 2017 году [2].

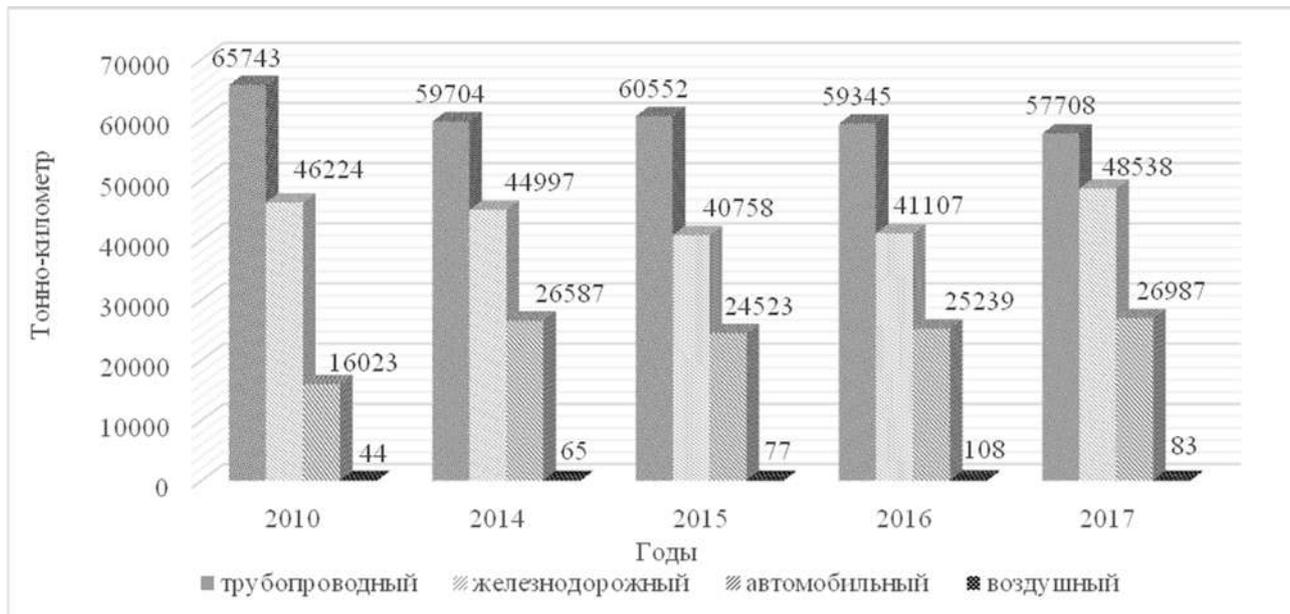


Рисунок 5 – Грузооборот по видам транспорта за 2010, 2014-2017 год

Исходя из проведенного анализа, можно отметить, что транспортная инфраструктура в Беларуси активно развивается последние пять лет. В данный момент функционирует более сорока логистических центров. Как считают эксперты, чтобы осуществлять эффективную логистическую деятельность, этого количества практически достаточно, но важно оказывать более широкий перечень услуг. Главная стратегическая цель национальных логоператоров является комплексное логистическое обслуживание белорусских экспортеров в страны ЕС, ЕАЭС, СНГ, Грузии, а также обслуживание транзитных потоков через территорию Беларуси.

Список цитированных источников

1. Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.belstat.gov.by>. – Дата доступа 16.03.2019.

2. Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы [Электронный ресурс]: моногр. / М.М. Ковалев, А.А. Королева, А.А. Дутина. – Режим доступа: <http://elib.bsu.by/bitstream>. – Дата доступа 14.03.2019.

3. Ассоциация международных экспедиторов и логистов «БАМЭ – Экспедитор» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.baif.by>. – Дата доступа 14.03.2019.

УДК 338.45

Василюк А. В.

Научный руководитель: ст. преподаватель Носко Н. В.

ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ КАЧЕСТВА НА ОСНОВЕ СТАТИСТИЧЕСКИХ МЕТОДОВ НА ОАО «БРЕСТМАШ»

Целью данной работы является изучение организации технического контроля качества на машиностроительном предприятии ОАО «Брестмаш» и разработка предложений по повышению ее уровня на основе применения ста-