

## **ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ВРЕМЕНИ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ ОПЕРАЦИЙ НА СКЛАДЕ НА ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТРАНСПОРТНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ**

*А. А. ПЕЛЛЯ (СТУДЕНТ 4 КУРСА)*

**Проблематика.** Данная работа направлена на исследование и оценку влияния времени простоя автотранспорта под погрузочно-разгрузочными операциями на складе на эффективность транспортной перевозки. Время простоя под погрузочно-разгрузочными операциями является одним из основных факторов оптимизации работы автотранспорта.

**Цель работы.** Рассмотреть и выявить влияние времени простоя автотранспорта под погрузочно-разгрузочными операциями на складе на эффективность транспортной перевозки грузов и функционирование цепи поставок в целом.

**Объект исследований.** Объектом исследования данной статьи являются затраты временных ресурсов на выполнение погрузочно-разгрузочных операций.

**Использованные методики.** Анализ полученных данных, синтез, метод статистического анализа, метод прогнозирования.

**Научная новизна.** Время простоя под погрузочно-разгрузочными операциями является одним из основных факторов оптимизации работы автотранспорта и повышения его эффективности. На данный момент наблюдается недостаток исследований в области взаимосвязи технологий организации складских операций и эффективности работы автотранспорта.

**Полученные научные результаты и выводы.** При перманентном уровне загрузки автомобиля расстоянии между пунктами отправки и назначения, скорости движения автомобиля, время простоя под погрузочно-разгрузочными операциями является ключевым фактором оптимизации, влияющим на эффективность работы автотранспорта. Тем не менее следует учитывать, что данная зависимость наблюдается только в тех случаях, когда время простоя занимает значительную долю в общем времени одной ездки.

**Практическое применение полученных результатов.** Сокращение времени простоя автомобиля в пунктах отправления и прибытия грузов тесно связано с выполнением погрузочно-разгрузочных операций более быстрыми темпами и за более короткий срок, что может быть достигнуто за счёт организации технологии производства работ в пунктах погрузки и выгрузки на основе современных информационных технологий, таких как RFID и EDI. Таким образом, при прочих равных условиях, сокращая время простоя под погрузочно-разгрузочными операциями, логистические компании могут значительно увеличить эффективность работы транспорта.

## **СТОИМОСТЬ ЖИЗНИ ЧЕЛОВЕКА КАК БАЗОВЫЙ ПОКАЗАТЕЛЬ ПРИ ОПРЕДЕЛЕНИИ КОМПЕНСАЦИОННЫХ ВЫПЛАТ ПРИ НАСТУПЛЕНИИ НЕСЧАСТНОГО СЛУЧАЯ**

*Д. В. ПЕРЕВОЗЧИКОВ (МАГИСТРАНТ)*

**Проблематика.** Данная работа направлена на исследование проблемы недооценки стоимости жизни человека в Республике Беларусь в сравнении с другими странами. Обесценение представлений об экономической стоимости

жизни является причиной низких размеров компенсационных выплат при несчастных случаях, недофинансирования отраслей, обеспечивающих безопасность, здоровье и развитие человека.

**Цель работы.** Обосновать необходимость введения макроэкономического показателя стоимостной оценки жизни человека как интегрального показателя при расчете государственных компенсационных выплат при наступлении несчастного случая на транспорте, в производстве, в быту.

**Объект исследования.** Человек в аспекте стоимости его жизни.

**Использованные методики.** Затратный метод.

**Научная новизна.** Предложена методика диагностики стоимости и качества жизни в стране, основывающаяся на учете затрат на воспроизводство человека в течение жизни.

**Полученные результаты и выводы.** Проведенные расчеты показали, что стоимость жизни человека (с момента рождения до 74 лет как ожидаемой продолжительности жизни) в Республике Беларусь на 01.01.2019 г. составила 1074170,73 руб. (509326,65 долл. США). На основе данного показателя с применением ставки дисконтирования была рассчитана текущая стоимость жизни с учетом возраста дожития до 70 лет, которая составила 61559,17 руб. (29188,77 долл. США). Оба данных показателя выше суммы, установленной в Республике Беларусь в качестве лимита по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств и которая наиболее часто используется при определении компенсационных выплат в ДТП: 10000 евро. Кроме того, рассчитанная с помощью предложенного метода величина стоимости жизни превосходит размер выплаченных компенсаций при трагедии на предприятии «Пинскдрев» (2010) и в результате теракта в Минском метро (2011): от 10000 до 15000 долл. США. Разница составляет от 50,9 раза (если предположить, что человек дожил бы до 74 лет) до 2,9 раз (для человека возрастом 40 лет и при предполагаемом возрасте дожития 70 лет). Выводы: в Беларуси используется заниженная оценка стоимости жизни. Это ведет к приуменьшению роли каждого отдельного человека в государстве, к недооценке уровня экономического ущерба для страны от преждевременной смерти людей, низкому размеру компенсационных выплат в результате несчастных случаев, к низкому уровню инвестиций в развитие личности.

**Практическое применение полученных результатов.** Предложенная методика стоимости жизни человека может быть использована в страховой деятельности, при определении размера государственных выплат в результате несчастных случаев и для прогнозирования расходов в социальной сфере.

## **ОСНОВЫ РЕЦИКЛИНГА ПРИ ФОРМИРОВАНИИ ЖИЛОЙ ЗАСТРОЙКИ**

*М. А. ПЕРЕЦ, Т. Н. РЕЗАНОВИЧ (СТУДЕНТЫ 3 КУРСА)*

**Проблематика и актуальность.** За последние годы в Республике Беларусь наблюдается постоянный рост объемов образования коммунальных отходов, а обществу необходимо грамотно, используя все современные способы, извлекать вторичные материальные ресурсы. Мы предположили, что в Беларуси одним из самых важных вопросов в области обращения с отходами является ма-