

такие, которые связаны с выбором дисциплин и повышением качества преподавания, однако они не готовы к углублению своих специальных знаний и не приветствуют «непрерывное образование в течение жизни»;

3) ситуация на рынке труда заставляет студентов очень настороженно относиться к своему будущему после обучения, поэтому они не против обязательного распределения, хоть и считают, что оно ущемляет свободу выбора;

4) по мнению студентов производственные практики не позволяют получить хоть какие-то практические навыки, что существенно снижает качество отечественного образования.

Таким образом, опрос показал, что мы не готовы к реализации принципов Болонского процесса в полной мере. Многие из них актуальны, но, по так называемым «европейским меркам», для нас все еще не доступны.

УДК 656

## ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНОВ

*Жучкевич О.Н., ст. преп., Минина Е.А., студ.*

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

Реферат. В статье представлены результаты оценки транспортной инфраструктуры регионов Республики Беларусь по различным направлениям. Сделан вывод о степени развития и состоянии транспортной системы регионов и ее влиянии на уровень регионального социально-экономического развития.

Ключевые слова: транспорт, транспортная инфраструктура, транспортная система, регион.

В современных условиях транспорт не только представляет важнейшую отрасль народнохозяйственного комплекса, но и является инструментом реализации экономической политики региона. Кроме того, развитие транспортных систем регионов обеспечивает им возможность эффективной интеграции в мировую систему хозяйствования и значительно повышает их имидж.

Оценка эффективности транспортной инфраструктуры регионов Республики Беларусь проводилась в разрезе следующих направлений:

1. Оценка потенциальных возможностей транспортной системы.
2. Оценка транзитного потенциала.
3. Показатели товародвижения.
4. Показатели уровня безопасности и экологической устойчивости.

Так, по первому направлению в качестве основных показателей рассматривались:

- прирост транспортных возможностей на единицу роста ВВП;
- доля инвестиций в транспортную деятельность, %;
- плотность автомобильных дорог на 1000 кв. км территории; км;
- ввод в эксплуатацию автомобильных дорог, км;
- рентабельность транспортных организаций, %.

Важнейший показатель этой группы – прирост транспортных возможностей на единицу роста ВВП. Он характеризует соотношение темпов прироста ВВП и объемов деятельности транспортной отрасли региона. Оценка показала, что наиболее высокими темпами развивался транспортный комплекс Витебской и Могилевской областей. Однако его воздействие на экономическое развитие региона является недостаточным. В целом по этой группе показателей Витебская область занимает первое место.

При оценке транзитного потенциала рассматривались показатели:

- количество транспортно-логистических центров, ед.;
- количество складских объектов; ед.;
- площадь складских объектов, млн м<sup>2</sup>;
- протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием, км.

Существенное преимущество по этой группе имеет Минский регион, что связано с наличием значительного количества ТЛЦ и современных складских объектов. В то же время

преимуществом Витебской области является развитая транспортная сеть, а именно значительный удельный вес дорог с усовершенствованным покрытием.

По показателям товародвижения оценивались:

- протяжённость дорог, км;
- грузооборот, млн т-км;
- объем перевозки грузов, млн тонн.

Существенные преимущества по этому направлению имеет Гомельская область.

Устойчивость работы транспорта связана с требованиями безопасности, поэтому также была проведена оценка по показателям уровня безопасности и экологической устойчивости, а именно:

- количество дорожно-транспортных происшествий на 100000 чел.;
- доля выбросов от транспорта, %;
- доля электротранспорта в общем пассажирообороте, %.

Результаты расчета показателей по регионам приведены в таблице 1.

Таблица 1 – Относительные показатели оценки транспортной инфраструктуры регионов (в сравнении со средним значением по стране)

Регионы	Потенциальные возможности транспортной системы	Транзитный потенциал	Показатели товародвижения	Уровень безопасности и экологической устойчивости	Общий показатель
Брестская обл.	0,7	0,91	0,78	0,9	0,82
Витебская обл.	1,3	0,72	0,9	1,3	1,06
Гомельская обл.	1,18	0,68	1,97	1,3	1,28
Гродненская обл.	0,71	0,62	0,65	1,12	0,78
Минская обл.	1,1	2,47	1,04	0,5	1,28
Могилевская обл.	0,98	0,56	0,65	1,09	0,82

Источник: собственная разработка на основе [1].

Типы регионов по уровню развития транспортной инфраструктуры представлены в таблице 2.

Таблица 2 – Типы регионов по уровню развития транспортной инфраструктуры

Тип региона	Описание типа регионов	Критерии отнесения региона к данному типу
1 тип	Регионы с абсолютно развитой транспортной инфраструктурой	Общий показатель развития транспортной инфраструктуры > 1 и при этом значения всех единичных показателей больше 1
2 тип	Регионы с развитой транспортной инфраструктурой	Общий показатель развития транспортной инфраструктуры > 1, значения единичных показателей могут быть приближены к 1
3 тип	Регионы с относительно развитой транспортной инфраструктурой	Общий показатель развития транспортной инфраструктуры $\geq 1$ , значения некоторых единичных показателей меньше 1
4 тип	Регионы с неразвитой транспортной инфраструктурой	Общий показатель развития транспортной инфраструктуры < 1, значения некоторых единичных показателей могут быть приближены к 1
5 тип	Регионы с абсолютно неразвитой транспортной инфраструктурой	Общий показатель развития транспортной инфраструктуры < 1, значения единичных показателей меньше 1

Источник: [2].

Таким образом, Витебская область относится к регионам 3 типа и имеет относительно

развитую транспортную инфраструктуру. В то же время регион характеризуется низким уровнем развития транзитного потенциала. А это, в свою очередь, влияет на увеличение объемов грузоперевозок и, соответственно, показатели социально-экономического развития.

#### Список использованных источников

1. Транспорт и связь в Республике Беларусь. Статистический сборник. – Минск, 2018. – 114 с.
2. Кудрявцев, А. М., Руднева, Л. М. Методика комплексной оценки эффективности функционирования транспортной инфраструктуры региона // Российское предпринимательство. – 2014. – № 8(254). – С. 109–121.

УДК 338.48

## НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА УСЛУГ В САНАТОРИИ «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК»

*Квасникова В.В., к.э.н., доц., Горнак В.С., студ.*

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

Реферат. *Статья посвящена закупочной актуальной проблеме оценки качества услуг санатория и обоснованию направлений его повышения, что обусловлено развитием медицинского туризма в Республике Беларусь.*

Ключевые слова: санаторно-курортные услуги, качество услуг, культура обслуживания, медицинские услуги, оздоровительные услуги, санаторий, медицинский туризм.

Актуальность темы обусловлена тем, что лечебный туризм в Беларуси пользуется неизменным и высоким спросом как среди белорусских туристов, так и среди иностранцев на протяжении последних 20 лет. Ассортимент и качество услуг санаториев зависят от категории санатория, которая присваивается Республиканской комиссией по государственной аттестации санаторно-курортных и оздоровительных организаций. В настоящее время в стране высшую категорию имеют 14 санаториев, первую категорию – 65, вторую категорию – 21 санаторий и только 6 являются санаториями без категории. Однако на заполняемость санаториев и их финансово-экономические показатели в первую очередь оказывает влияние оценка качества услуг, которую дает потребитель. Исходя из этого, цель статьи состоит в оценке качества услуг санатория «Железнодорожник» и определении направлений ее повышения.

Санаторий «Железнодорожник» является структурным подразделением ТРУП «Витебское отделение Белорусской железной дороги», имеет первую категорию, а его номерной фонд включает 150 койко-мест.

Санаторий осуществляет оздоровление по следующим направлениям: болезни системы кровообращения; болезни органов дыхания; нервная система; болезни костно-мышечной системы и соединительной ткани; невротические расстройства, связанные со стрессом и соматоформные расстройства; профилактика заболеваний в обеспечении профессионального здоровья. Наиболее значимыми для санатория видами медицинских услуг являются «ультразвуковые исследования», «консультация рефлексотерапевта и рефлексотерапия», «магнитотерапия общая», «водолечение» и «суховоздушные углекислые ванны».

Оценка качества услуг и культуры обслуживания в санатории «Железнодорожник» была осуществлена на основе опроса отдыхающих по разработанной анкете, включающей вопросы, позволяющие оценить уровень культуры обслуживания отдыхающих, качество медицинских и оздоровительных услуг, качество питания в столовой, качество организации досуга.

В опросе приняли участие 150 человек, что соответствует 100 % от общей численности отдыхающих, в том числе 57,3 % женщин и 42,7 % мужчин. Причем 43 % отдыхающих посетили санаторий 2 и более раза. Основными источниками информации о санатории являются реклама в интернет и рекомендации родственников и друзей, из этих источников