

говле. Пошив изделий всех моделей производится как по параметрам заказчика, так и с разработкой конструкции в экспериментальном цехе предприятия.

Предприятие предлагает конкурентные цены с гибкой системой скидок. Пропагандирует индивидуальный подход к каждому покупателю. Кроме того на фабрике налажен жёсткий контроль качества товара. Основными направлениями в стратегии конкурентной борьбы на рынках сбыта являются:

- высокое качество изготавливаемых изделий;
- использование широкого ассортимента тканей и моделей в производстве швейных изделий;
- установление более низких (по отношению к конкурентам) цен на реализуемую продукцию.

По отношению к рынкам сбыта стратегия маркетинга заключается в следующем:

- расширение существующих рынков;
- проникновения на новые рынки;
- поддержание уровня сбыта на существующих рынках;

В современных условиях развития рынка потребительских товаров, когда предложение превышает спрос, ужесточается конкуренция и возрастают требования покупателей, предприятиям для удержания конкурентного преимущества необходимо расширять рынки, снижать себестоимость.

Луц В. В., Гуринович С. В. Проблемы архитектурной организации железнодорожных вокзалов и вокзальных комплексов

Процессы формирования информационного общества на рубеже XX-XXI веков определяют новую стратегию организации архитектурно-пространственной среды. В условиях постиндустриальной цивилизации расширяются потоки информации и обмена. В связи с этим значительная роль отводится проблемам развития коммуникаций и транспортной инфраструктуры, в частности, железнодорожных вокзалов и вокзальных комплексов. В настоящее время сложилась тенденция к формированию железнодорожных вокзальных комплексов как многофункциональных городских структур. В процессе функционирования они превращаются в крупные градостроительные образования, состоящие из множества зда-

ний и сооружений. Кроме того, интеграционные тенденции в архитектурной организации инициируют изменение топоса вокзального комплекса как пространства межкультурных коммуникаций. То есть современные вокзалы трансформируются в центры активного социального взаимодействия.

В этих условиях актуальными становятся проблемы архитектурной организации пространственной среды железнодорожных вокзалов, их модернизации. Исторически сложившиеся вокзальные комплексы перестают удовлетворять современным требованиям. Это обусловлено целым комплексом проблем, которые проявляются в процессе их функционирования, а именно: несоответствие по вместимости увеличившимся пассажиропотокам, низкий уровень комфорта, технологическая отсталость, недостаток сети обслуживания, неэффективное использование территории застройки, низкие эстетические и экологические показатели.

Архитектурная модернизация железнодорожных вокзальных комплексов и привокзальных участков предполагают коренные изменения в структуре прилегающего к вокзалу района. Решаются комплексные градостроительные вопросы функционального зонирования привокзального района, организации его транспортной структуры и создания качественно новой городской среды. Во многих случаях встает проблема придания вокзальному комплексу нового масштаба, выявляющего его градостроительную значимость.

В качестве наиболее важных задач модернизации привокзальных районов можно выделить следующие:

- высокоурбанизированное использование территории вокзала; насыщение района новыми функциями и улучшение сети обслуживания;
- решение вопросов организации и развязки транспортных потоков в структуре района, особенно на привокзальной площади;
- формирование ансамбля вокзальной площади;
- модернизация путевого хозяйства вокзала;
- сохранение и реновация ценной исторической среды.

В связи с тем, что вокзал становится важнейшим центром социальной активности, резко увеличивается плотность застройки привокзальных районов. В свою очередь, процесс урбанизации и уплотнения застройки ведет к появлению новых систем простран-

ственной организации вокзальных площадей как наиболее важного градостроительного элемента вокзального комплекса.

На архитектуру вокзалов влияют и развитие транспортной инфраструктуры. Новые технологии открывают совершенно другие скорости и темпы движения магистрального транспорта. Например, скоростные электропоезда в Европе достигают скоростей от 200 до 250 км/ч. Новейшие разработки скоростных поездов на магнитной подвеске (технологии магнитной левитации), которые ведутся в Японии и Китае, дают еще более высокие показатели -- 400-600 км/ч. Внедрение новых видов транспорта повлекло за собой: изменение и модернизацию путевого хозяйства, строительство новых и модернизацию устаревших линий. Современные технологии, подняв престиж железнодорожного транспорта, привели к значительному увеличению пассажиропотоков.

Системы городского транспорта оказывают большое влияние на структуру железнодорожных вокзальных комплексов. Вокзал любого города является главным связующим звеном системы внешнего транспорта города с системой внутреннего городского транспорта, поэтому его структура реагирует на любые технологические изменения этих систем.

В настоящее время становится актуальной проблема интеграции Беларуси в международную транспортную сеть. Это обуславливает модернизацию существующих вокзальных комплексов для обслуживания международных пассажиров. Модернизация также включает задачу создания транспортных узлов, обеспечивающих связь железной дороги с сетью городского пассажирского транспорта (ж.д. – автовокзал (автостанция) – метрополитен; ж.д. – метрополитен; ж.д. – автостанция; ж.д. – остановки общественного транспорта), дополнение транспортных узлов различными общественными функциями, способствующими более эффективному использованию городских территорий и потенциала транспортной сети.

Верёвка Ф. А., Гуринович С. В. Теория надежности и вероятностные методы расчета строительных конструкций

В настоящее время в сфере строительства актуальным является вопрос о совершенствовании методов расчета и проектирования конструкций. Одним из перспективных направлений в данной обла-