

4. Необходим ввод льгот для студентов, которые поступают на востребованные специальности. Например, поступление по оценкам школьного аттестата, снижение проходных баллов.

5. Проблеме недостатка медицинских кадров в Брестской области можно решить на базе БрГУ им. Пушкина. Можно открыть кафедру под патронажем Минского или Гродненского медицинского университета.

6. Концентрировать мобильность студентов именно на студентах 2–3 курсов, выделяя магистрантов и аспирантов в отдельные группы, где подход может отличаться от используемого в программах мобильности студентов первой ступени обучения.

7. Мы предлагаем создание фондов на базе предприятий для дошкольных учреждений. Таким предприятиям должны предоставлять льготы по налогам, а работникам предприятий даваться скидки. Таким образом заполнится сектор дошкольного образования, исчезнет проблема с заполненными садами.

Таким образом, рассмотрены 3 важные проблемы в образовании Республики Беларусь, предложены пути их решения. Но, несмотря на множество различных проблем, которые ждут своих решений, можно сказать, что белорусское образование высоко ценится в мире, поэтому многие иностранные студенты выбирают для обучения образовательные учреждения Республики Беларусь.

Список цитированных источников

1. Национальный статистический комитет Республики Беларусь: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.belstat.gov.by/> – Дата доступа – 10.04.2018г.

2. Проблема образования Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://kyku.org/pain/6-problem-bielorusskogho-obrazovaniia> – Дата доступа: 11.04.2018 г.

3. Льготы для студентов в мире [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.kp.by/daily/26017.5/2939782/> – Дата доступа: 08.04.2018 г.

4. Министерство образования Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://edu.gov.by/> – Дата доступа: 12.04.2018 г.

5. Болонский процесс [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://journalby.com/news/bolonskiy-process-cto-eto-takoe-i-zachem-belarusi-769> – Дата доступа: 13.04.2018 г.

6. Беларусь в Болонском процессе [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://news.tut.by/tag/2126-belarus-v-bolonskom-processe.html> – Дата доступа: 15.04.2018 г.

УДК 338.47

Беняш В. О., Коноплич В. Ю.

Научный руководитель: к.э.н., доцент Медведева Г. Б.

ЛОГИСТИКА МЕГАПОЛИСА

Целью данной работы является изучение понятия «логистика мегаполиса», а также основных проблем и методов их решения, рассматриваемых в данной области логистики.

Предметом исследования являются транспортные проблемы мегаполиса.

Объект исследования – один из крупнейших мегаполисов мира, город Москва.

Мегаполис – это государство в государстве с очень высокой концентрацией людей, машин, организаций в ограниченном пространстве и стремительным темпом жизни.

Транспорт в мегаполисе играет «связующую» роль и имеет огромное влияние на жизнь большого города и живущих в нём людей. Поэтому транспорт-

ная система мегаполиса должна быть хорошо управляемой, сбалансированной, быстро реагирующей на все маленькие и большие события стремительно мчащегося, как бы в хаосе, города.

Следствием роста численности населения мегаполисов является увеличение доли личного транспорта, рост затрат на транспортировку и другие проблемы. Так, по данным ОЭСР, в США и Канаде доля личного транспорта в транспортном балансе города составляет 85%, а доля транспортных затрат в ВВП – 12,7%. Такая ситуация приводит к повышению интенсивности при снижении скоростей движения и перегруженности транспортных магистралей крупных городов, что создает определенные сложности при решении задач организации движения и управления транспортными потоками [2].

Москва – один из крупнейших мегаполисов мира. Проблема «пробок» в Москве приобрела государственное значение. Даже президент страны вынужден ей заниматься, что свидетельствует о серьезных сбоях в транспортной и дорожной системе Москвы. Но «пробки» – это «верхушка айсберга» и не «московская проблема». Та же картина наблюдается во всех крупных и не очень городах.

Транспортные проблемы мегаполиса, как вирус, распространились по всему миру и стали угрожать безопасности и жизнедеятельности городов. Высокая перегруженность городских магистралей в первую очередь негативно отражается на движении специализированного транспорта: машин скорой помощи, полиции, МЧС, не позволяет оперативно оказывать населению экстренную помощь в чрезвычайных ситуациях. Это предопределяет интерес к исследованиям, направленным на повышение эффективности городской логистики, сити-логистики, логистики городских транспортных систем.

Выделим основные логистические проблемы, решение которых является приоритетным для мегаполисов:

- увеличение скорости движения транспортного потока;
- формирование оптимальных маршрутов следования транспортных средств (в первую очередь речь идет о регулярном пассажирском сообщении);
- развитие улично-дорожной сети, в том числе строительство и реконструкция развязок;
- приоритет в обслуживании внутригородских пассажирских перевозок для внеуличного транспорта (метрополитена, легкого трамвая и т. п.);
- экология.

Для решения этих проблем необходимо использовать более прогрессивные системы управления городским транспортом, например систему логистического управления процессами. Логистическое управление можно считать инновацией, которая может дать прорывной синергический эффект.

Логистическое управление планирует, оптимизирует, координирует все бизнес-процессы на основе минимальных затрат во всех системах материальных, информационных, финансовых потоков, чем достигается максимальная эффективность в целом.

Мегаполисы всех стран решают вопросы логистики транспорта «по-своему», учитывая свои традиции, политико-экономические особенности, т. е. одного рецепта для всех мегаполисов не существует. Но есть новации, которые являются общепринятыми и внедряются всеми даже небольшими городами. Так или иначе, эти новации связаны со сферой высоких технологий. Практически везде в рамках возможностей своего бюджета стараются внедрить интеллектуальные компьютерные системы управления движением, кото-

рые обходятся недёшево. Видеомониторинг дорог с GPS навигацией помогает водителям выбирать оптимальный маршрут по объезду пробок. Москва тоже начала внедрять «пилотные проекты», которые уже показали эффект [1].

- Развитие общественного транспорта, создание ему приоритетного движения, выделенных полос с жёстким автоматизированным видеоконтролем нарушений также приносит ощутимый эффект.

- Зонирование города с последующим ограничением въезда техническими, экономическими и законодательными средствами менее эффективно, но есть во многих мегаполисах. Москва не будет исключением и тоже вводит подобные ограничения – главное здесь не «перегнуть палку» и обеспечить автоматизированный контроль всей системы управления дорожным движением.

- Штрафные санкции в больших размерах для нарушителей – мера примитивная, но действенная. Продуманный и утверждённый порядок, конечно, нужно соблюдать всем – это закон.

Таким образом, логистика позволяет видеть транспортную систему мегаполиса другими глазами и значительно шире. Поэтому логистическое мировоззрение может помочь в решении транспортных проблем современного мегаполиса. Только вот решение данных задач во многом переопределяется особенностью планировки города: количеством и размещением зон промышленности, жилой и отдыха. При этом в рамках обеспечения жизнедеятельности указанных зон следует отдельно рассматривать грузовые, пассажирские и специальные перевозки [2].

Выполненные исследования позволили выделить укрупненные группы методов и моделей и обозначить сферу их рационального применения при организации движения и управления городскими транспортными потоками:

- модели, основанные на классической транспортной задаче (например, оптимальное закрепление маршрутов за пассажирскими перевозчиками или закрепление зон обслуживания за специализированным транспортом – машины скорой помощи, полиции, МЧС и др.);

- модели, связанные с оптимизацией транспортных процессов на магистралях (сюда относятся, например, модели взаимодействия потоков на транспортных развязках, в местах въезда в городскую зону с КАД и др. магистралей и т. п.);

- модели принятия решений при управлении транспортными потоками (например, морфологический метод исследования, применяемый для отбора схем движения, регулирования дорожной ситуации и т. п.);

- модели формирования транспортной сети (планирование потока движения транспортных средств, ситуационный анализ на основе случайных процессов и сетевого графика, совместное планирование грузо- и пассажиропотоков на основе системного подхода);

- модели координации работы городского пассажирского и специального транспорта (ранжирование методов управления на основе ABC – анализа, поиск путей быстрого реагирования на изменения в дорожной ситуации на основе концепции QR, ранжирование транспортных средств с учетом приоритетности проезда);

- методы сетевого планирования (выбор рациональных маршрутов движения транспортных средств и др.).

Центр Москвы – самая большая точка ее транспортной системы. Являясь культурным и деловым «магнитом», он ежедневно притягивает до 80% населения города. Многие здания являются памятниками архитектуры, а узкие улицы не позволяют пропускать мощные транспортные потоки. Ситуация ус-

губляется еще и тем, что центр Москвы совершенно не способен обеспечить потребность автовладельцев в парковочных местах [3].

Решением проблемы Москвы и ее транспортной системы в целом в последнее время активно занимается Правительство Москвы. Так, в 2011 году на многих улицах появились выделенные полосы для общественного транспорта. В перспективе предусматривается перевод крупных административных учреждений в пригород, в частности, в Нарофоминский район московской области. Обсуждается введение графиков начала рабочего дня для разных учреждений. Так, например, если работники государственных учреждений начинают свой рабочий день с восьми часов утра, то студенты московских вузов, возможно, будут начинать учиться не раньше десяти часов утра [3].

Новый подход поставок в центр города:

Решения такого сложного вопроса находится на поверхности. Необходимо создать эффективную систему управления и связи между заинтересованными сторонами с помощью высокопроизводительной информационной системы. Компания Moporgix ввела новую систему снабжения своих магазинов в центре Парижа. Сегодня грузы сначала перевозят по железной дороге, а затем доставляют в магазины транспортом, работающим на природном газе, оборудованном системой поглощения шума. В настоящее время строительные компании объединяются с некоторыми производителями, чтобы включить специальные логистические площадки в строительство коммерческих и жилых площадей. В городе будущего должны гармонично сочетаться городские центры и логистические платформы, обрамленные городским пейзажем. Примеры данной синергии уже сегодня можно увидеть в Париже и Марселе.

Список цитированных источников

1. Лобанов, Н. Логистика и мегаполис: проблемы и решения [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.e-executive.ru/community...> – Дата доступа 15.04.2018.
2. Зотов, В. В. Логистический подход к управлению потоками специального транспорта в мегаполисах [Электронный ресурс]. – Режим доступа: (<http://www.lscm.ru/index.php/ru/avtoram/item/493>). – Дата доступа: 04.04.2018.
3. Кузьмин, Д. В. Проблемы транспортной системы Москвы, вызванные автомобилизацией: их причины и пути решения / Д. В. Кузьмин, В. В. Багинова [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/...> – Дата доступа: 25.04.2018.

УДК 658.512.6

Бердник К. О.

Научный руководитель: к.э.н., доцент Омелянюк А. М.

ОЦЕНКА БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ ЦЕПИ ПОСТАВОК, ОПИСАННОЙ С ПОМОЩЬЮ SCOR-МОДЕЛИ

SCOR-модель позволяет достичь комплексного прохождения материального потока по цепи поставок. Однако стоит напомнить, что сама по себе SCOR-модель не является оптимизирующей, она лишь моделирует логистическую систему, даёт возможности для оптимизации и повышения эффективности бизнес-процессов и работы всей цепи в целом, описанные с помощью показателей эффективности бизнес-процессов. При этом система показателей должна быть гибкой к условиям изменения процессов, и в случае их изменения предпочтительно следует для оценки использовать более сложную совокупность показателей.