

них однотипных деталей тракторов других моделей, требуют развития. Основную часть на заводе составляет оборудование возрастом от 10 до 20 лет и свыше 20 лет. Износ технологического оборудования составляет – 83,4 %.

Оценка затрат на производство показывает, что РУП «БЗТДиА» – материалоемкое предприятие, так как в 2006 г. материальные затраты составляли 73,29 % от общей суммы затрат на производство продукции, в 2007 г. – 76,03 %, в 2008 г. – 76,49 %, в 2009г. – 80,4 %.

Из вышеприведенного анализа следует, что фактором снижения себестоимости продукции исследуемой организации может быть сокращение материальных затрат. К резервам улучшения использования основных средств можно отнести приобретение новой техники и осуществление капитального ремонта имеющейся. Так, на РУП «БЗТДиА» использование мероприятий по замене материалов изделий может привести к годовой экономии в размере 2325 тыс. р.

Организацией разработано и согласовано с РУП «МТЗ» задание на закупку технологического оборудования, по которому получено положительное заключение научно-технической экспертизы Национальной академии наук. Данное задание согласовано с Комиссией по повышению конкурентоспособности экономики. Ориентировочная стоимость технологического оборудования с учетом окраски и упаковки в рублях РБ с НДС составляет 53 640 540 евро, в том числе: 19 422 750 евро – иностранный кредит под гарантию правительства, льготированный в размере 50 % ставки по кредиту за счет средств республиканского бюджета; 25 967 250 евро – внутренний кредит в иностранной валюте под гарантию правительства, льготированный в размере 50 % ставки по кредиту за счет средств республиканского бюджета; 8 250 540 евро – собственные средства РУП «БЗТДиА». Следует отметить, что для разных субъектов хозяйствования набор производственно-технологических факторов управления конкурентоспособностью может расширяться или сужаться в зависимости от возникающих в его ресурсном потенциале изменений. Успешная реализация выделенных производственно-технологических факторов управления конкурентоспособностью для РУП «БЗТДиА» позволит организации получить статус бизнес-лидера на своей рыночной нише.

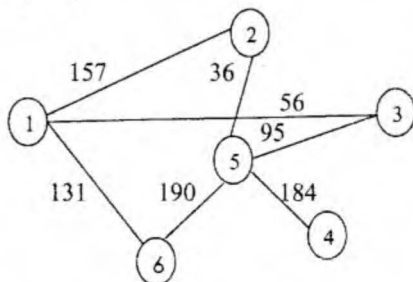
Л.В. Фатеева
Филиал БГЭУ (Бобруйск)

МЕТОДИКА ОЦЕНКИ ДОСТУПНОСТИ И СВЯЗАННОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ МИКРОРАЙОНОВ МАРШРУТАМИ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

Транспортная логистика как новая методология оптимизации и организации рациональных пассажиропотоков позволяет обеспечивать повышение эффективности транспортного комплекса, снижение непроизводительных издержек и затрат, а транспортникам – максимально соответствовать запросам все более тре-

бывательных клиентов и рынка. Степень удовлетворенности либо неудовлетворенности потребности в поездке в контексте рынка городских пассажирских перевозок определяется доступностью и связанностью различных точек города маршрутным транспортом, которая определяется транспортно-географическим микрорайонированием на основе действующих маршрутов пассажирского маршрутного транспорта, связывающие эти микрорайоны.

Оценка доступности и связанности транспортных микрорайонов производится с помощью графической модели маршрутной сети – графа. Граф G – модель предполагаемой маршрутной сети городского пассажирского транспорта. В качестве вершин в нем выступают транспортные микрорайоны, а в качестве ребер – действующие маршруты пассажирского транспорта, связывающие эти микрорайоны (см. рисунок).



Граф G – модель маршрутной сети городского пассажирского транспорта

Оценка доступности транспортных микрорайонов сводится к выявлению наличия (1) либо отсутствия (0) прямых связей между вершинами графа G . Более доступным при этом считается тот микрорайон, которому соответствует вершина, обладающая большим суммарным количеством прямых связей.

Важной мерой доступности является индекс оптимальной доступности, характеризующий суммарное минимальное число ребер на кратчайших топологических расстояниях, которые связывают данную вершину со всеми остальными вершинами графа. Так, согласно матрице кратчайших расстояний, составленной для графа G , наиболее доступным является микрорайон 5 ($M_i = \min$), в менее выгодном положении находятся микрорайоны 1, 2, 3 и 6 ($M_i = 8$), а в самом худшем – микрорайон 4 ($M_i = \max$).

В качестве элементарной меры связанности выступает степень вершины графа. Степень вершины $p(x)$ указывает на количество ребер, исходящих (входящих) из данной вершины (в данную вершину). Чем больше степень вершины, тем больше степень ее связанности с остальными вершинами. Так, наиболее связанными, а значит и благополучными с точки зрения удовлетворенности потребности в поездке, является микрорайон 5, наименее благополучным – микрорайон 4. Интенсивность связи определяется количеством рейсов r , совершаемых подвижным составом за определенный период времени, работающими на этих маршрутах. Так вершины 2, 3 и 6 графа G имеют одинаковые степени

вершин, равные 2. Однако связанность этих вершин неравноценна. Это объясняется тем, что суммарное количество рейсов, совершаемых подвижным составом на маршрутах, связывающих микрорайоны 2, 3 и 6 с другими микрорайонами, разное (см. таблицу).

Расчет приведенных степеней вершин графа Gr

Номер микрорайона	Маршрут	p(x)	r	k(u) = r/ср	p□(x)	ранг	
						по p(x)	по p□(x)
1	2	3	4	5	6	7	8
1	12	3	157	1,2944	2,8361	2	2
	13		56	0,4617			
	16		131	1,08			
2	12	2	157	1,2944	1,5912	3	4
	25		36	0,2968			
3	13	2	56	0,4617	1,2449	3	6
	35		95	0,7832			
4	45	1	184	1,517	1,517	4	5
5	25	4	36	0,2968	4,1634	1	1
	35		95	0,7832			
	45		184	1,517			
	56		190	1,5664			
6	16	2	131	1,08	2,6464	3	3
	56		190	1,5664			

Источник: собственная разработка.

Предлагаемая методика представляет собой геомаркетинговый подход к изучению рынка городских пассажирских перевозок и позволяет выявить районы, наименее обеспеченные регулярным маршрутным сообщением, между которыми целесообразно было бы его организовать.

В терминах маркетинга данный подход дает возможность выявить на определенном территориальном рынке нишу, на которую целесообразно направить предпринимательскую активность по организации пассажирских перевозок.

С.В. Чернорук
ПолесГУ (Пинск)

ПОВЫШЕНИЕ ИННОВАЦИОННОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ СОЦИАЛИЗАЦИИ БАНКОВСКОГО СЕКТОРА

Важным элементом политики государства является социальный аспект финансовой, инвестиционной и инновационной политики. В этом направлении рынок банковских услуг рассматривается как фактор повышения уровня социальной стабильности в обществе. Роль банков включает в себя не только финансово-экономическую, но и социальную составляющую.