

возможностей хозяйствования, умение привлекать и использовать в условиях конкуренции ресурсы из самых разнообразных источников. Предпринимательство означает персональную экономическую ответственность за результаты работы.

Библиографический список

1. Гербер М.Е. Предпринимательство [Электронный ресурс]. URL: <http://www.Internet-Business.ru>. Дата обращения 01.11.2011.

2. Воробьев Е.М. Экономическая теория: учеб. курс. М.: ЭКСМО, 2009. 97 с.

УДК 911.37:332.64

Студ. Ph.D. Я. Цага
Рук. Ф. Куда
ТУ в Остраве, Чехия
Рук. В.П. Часовских
УГЛТУ, Екатеринбург

ВЗАИМОСВЯЗЬ ГИС И ФАСИЛИТИ МЕНЕДЖМЕНТА НА ПРИМЕРЕ ЧЕШСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

Для целей фасилити менеджмента по эффективному управлению, эксплуатации, обслуживанию, реконструкции объекта общественной инфраструктуры (здание, сооружение) необходимо обладать достаточно точной информацией об объекте: инженерных сетях, местоположении, размерах и пр. Эти знания важны для координации всех видов деятельности в отношении объекта. Специализированные базы данных, технические графики геоинформационных систем (ГИС) в зависимости от их точности позволяют сделать предварительные согласования и принять решение относительно действий над объектом общественной инфраструктуры, предупреждая возможные конфликты интересов других субъектов деятельности. ГИС используют не только руководители коммунальных предприятий или технических сетей. В последнее время ГИС активно используются муниципалитетами, проектировщикам, инвесторами и широкой общественностью. В Чехии сформирована и регулярно обновляется законодательная, нормативная, методическая база в отношении ГИС. Основные документы – Строительный кодекс, Закон № 183/2006, Указ № 500/2006, методология Института территориального развития в Брно.

ГИС состоит из двух подсистем: пространственных данных и географических координат и подсистемы метаданных (информации о данных), которая описывает характерные особенности объекта. Данные и информация могут быть самостоятельно отредактированы пользователем, отфильтрованы, проанализированы и отражены, тем самым упрощается доступ к данным и ускоряется процесс принятия решений, в первую очередь, для субъектов государственного и муниципального управления.

Как правило, подсистема данных ГИС формируется по уровням из следующих источников:

а) муниципальный уровень – планы зонирования, нормативные планы, технические карты городов, специальные карты, к примеру экологического состояния территории;

б) региональный уровень – обобщенные муниципальные данные и данные округов в соответствии с планом регионального развития;

в) национальный уровень – политика пространственного развития, информационная системы земельного кадастра.

Законодательство Чехии предполагает публичное размещение пространственных аналитических документов. К ГИС обеспечивается публичный доступ через веб-порталы (рис. 1–3). На муниципальном уровне, как и на более высоких уровнях, ГИС преимущественно реализованы при помощи программного обеспечения ESRI ArcGIS.

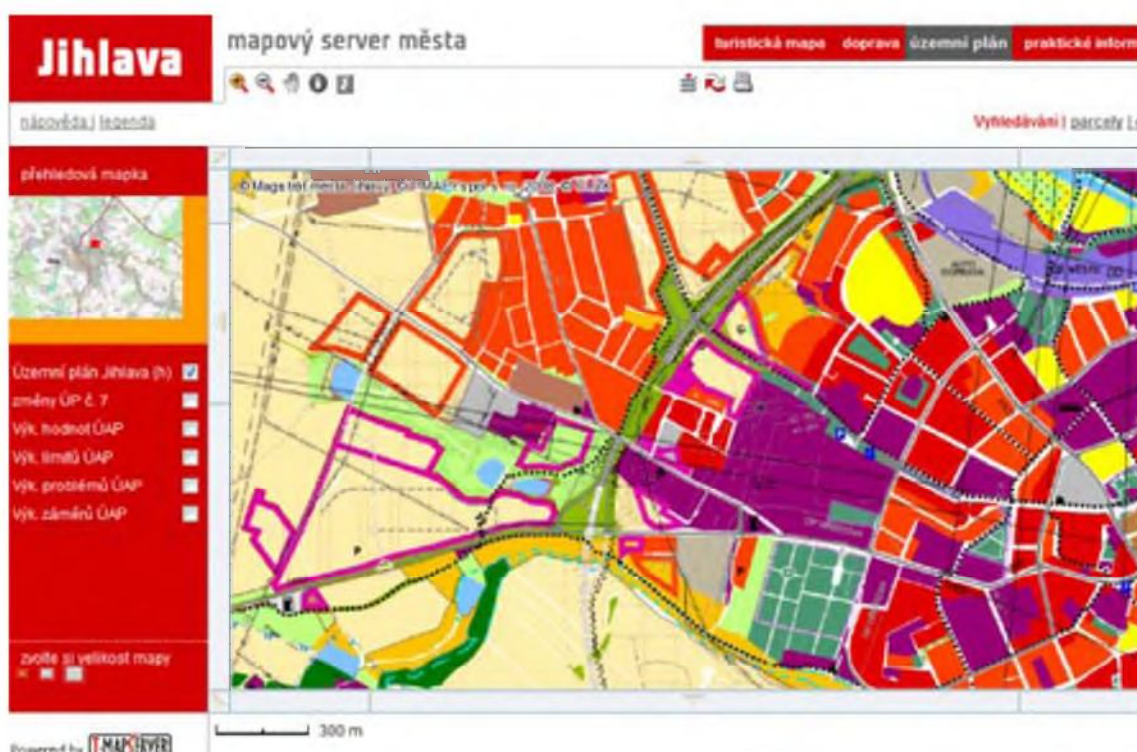


Рис. 1. Пример веб-сайта ГИС-поселения, план землепользования

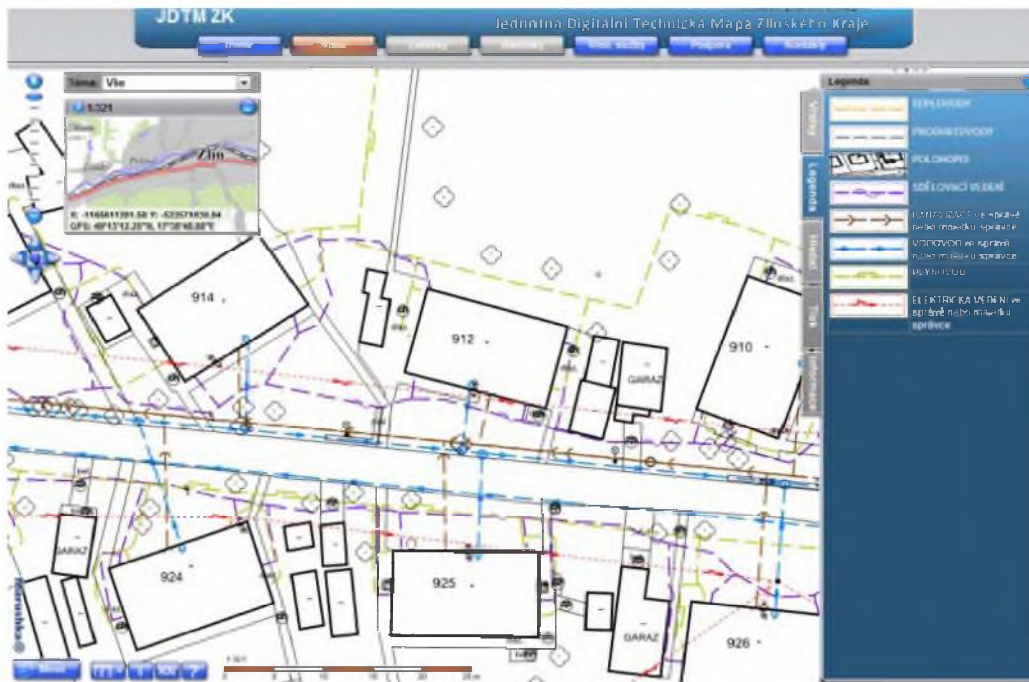


Рис. 2. Пример веб-сайта с региональной ГИС, техническая карта (г. Злин, Чехия) со слоями: топография, коммунальные сети, кадастровая карта, административное деление, ортофото карты

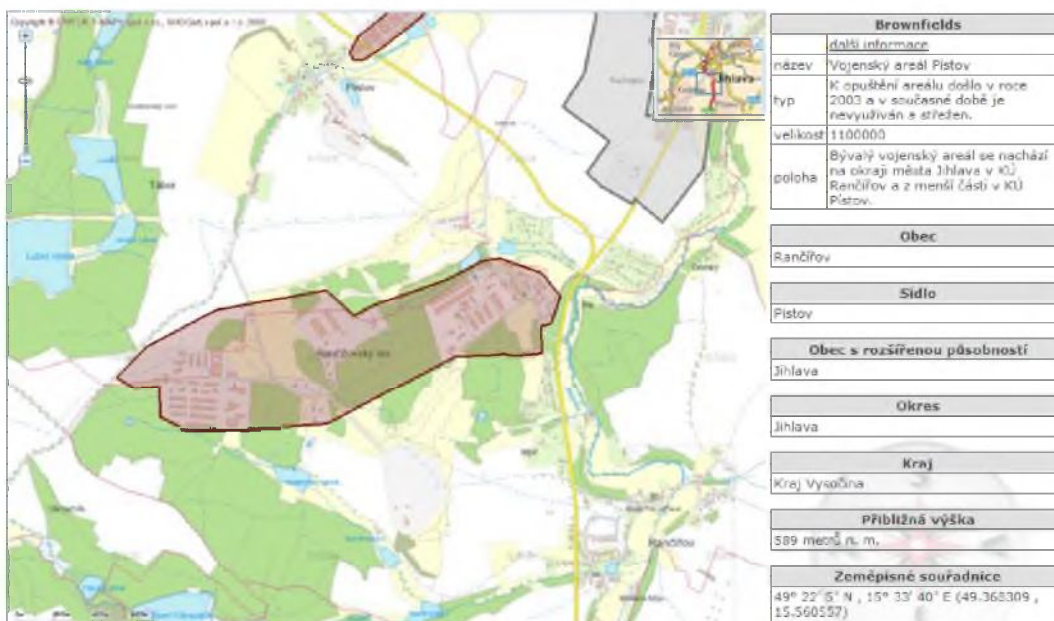


Рис. 3. Пример веб-сайта ГИС национального уровня (Центр регионального развития Чехии) со слоями: заброшенные районы, промышленные зоны, зоны развития, системы мониторинга качества воздуха и т.п.

Перспективным направлением развития ГИС в Чехии является реализация проекта единой цифровой карты государственного управления. Единая цифровая карта будет объединять данные из информационных систем разных организаций на одной карте, к примеру, Министерства внутренних

дел, Министерства окружающей среды, Министерства сельского хозяйства, Академии наук, Ассоциации городов и муниципальных образований. Проект является важным элементом интеллектуального управления в стране и элементом электронного правительства Чешской Республики, и осуществляется в рамках европейского развития (директива INSPIRE).

УДК 65.01

Студ. Д.Н. Целих
Рук. С.Н. Боярский
УГЛТУ, Екатеринбург

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ОПТИМАЛЬНОГО СРОКА ЗАМЕНЫ АВТОБУСОВ

Надежность функционирования логистической цепи пассажирских перевозок в значительной мере определяется надежностью работы транспорта как элемента логистической системы. Транспортные расходы, в том числе расходы на содержание транспортного средства, в структуре затрат на логистику занимают свыше 40 %. Сократить эту статью расходов позволит своевременная замена транспортного средств. Так, согласно Налоговому кодексу РФ [1], имеют срок полезного использования автобусы:

- особо малые и малые, длиной до 7,5 м включительно, – свыше 5 лет до 7 лет включительно;
- средние и большие, длиной до 12 м включительно, – свыше 7 лет до 10 лет включительно;
- особо большие, длиной свыше 16,5 до 24 м включительно, – свыше 10 лет до 15 лет включительно.

Однако истечение нормативного срока полезного использования транспортного средства не является основанием для списания, если они по своему техническому состоянию или после ремонта могут быть использованы для дальнейшей эксплуатации по прямому проектному назначению. В связи с этим, уместно рассмотреть в качестве показателя, определяющего пригодность автобуса к использованию, технический износ:

$$I_{\phi} = \frac{L_{\text{эф}}}{L_n} 100\%, \quad (1)$$

где $L_{\text{эф}}$ – эффективный пробег транспортного средства с начала на дату оценки, тыс. км;

L_n – нормативный пробег до списания (капитального ремонта) транспортного средства, тыс. км.