

- сопряжение экономических интересов всех участников процесса ресурсного обеспечения строительства, реконструкции, ремонта и содержания автомобильных дорог;
- наличие единства целей в рамках логистической системы, сопряженных с целями участников и подчиненных общественным целям дорожного хозяйства;
- способность каждого участника (элемента) системы поступаться частью своих полномочий (делегируют часть своих прав общественным органам, например, логистическому центру) и выгод для максимизации совокупного эффекта системы;
- возможность разработки и проведения в рамках системы единой технической, экономической и социальной политики в области ресурсного обеспечения дорожного хозяйства;
- образование резервов (страховых фондов помимо традиционных запасов и резервов) для компенсации потерь неопределенности и устранения рассогласованности в системе;
- управляющая подсистема логистической системы должна быть адекватна сложности процесса ресурсного обеспечения дорожного хозяйства, т. е. объекта управления.

УДК 656.2

ПОВЫШЕНИЕ НАДЕЖНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

И. М. ЦАРЕНКОВА

Белорусский государственный университет транспорта

Новизна концепции логистического подхода состоит во всестороннем и комплексном решении вопросов движения ресурсов в процессе производства и потребления. Вследствие этого в настоящее время представляется важным применение логистического подхода для решения самых различных проблем народного хозяйства. В теории и практике имеет место множество применений логистики, а отсюда и множество определений логистических систем, но все они имеют два общих момента:

- некоторый потоковый процесс (как правило, многозвенный и многослойный – материализованный, финансовый, информационный и т. д. – и их сочетания), который является объектом логистики;

- системная целостность, включающая все узлы и элементы потокового процесса.

На организационное построение и структуру логистических систем оказывает влияние ряд факторов, среди которых первое место занимает отрасль экономики, в которой функционирует предприятие. Другими словами, микрологистические системы, классифицируемые по отраслевому критерию, содержат в себе все особенности, присущие отрасли.

Проблема логистизации дорожного хозяйства на настоящий момент практически не изучена. Однако с учетом поточного метода производства работ, принятого в качестве основного в дорожной отрасли, можно констатировать возможность логистизации дорожного хозяйства на макро- и дорожных организациях на микроуровне. Под логистизацией в данном случае понимается применение логистического подхода, заключающегося в смене приоритетов между различными видами хозяйственной деятельности в пользу усиления значимости деятельности по управлению материальными потоками. Вследствие этого необходимо изучить и проанализировать потоки ресурсов, которые при использовании логистического подхода к планированию и организации деятельности дорожной организации могут стать логистическими.

Дорожное строительство предусматривает строительство новых автомобильных дорог, эксплуатацию, содержание, ремонты и реконструкцию существующих. Значение данной отрасли народного хозяйства определяется ролью автомобильного транспорта в удовлетворении потребностей народного хозяйства и населения в перевозках грузов и пассажиров. Эффективное использование автомобильного транспорта невозможно без наличия соответствующей обустроенной сети автомобильных дорог. К автомобильным дорогам предъявляются определенные технико-экономические требования. Благоустроенная сеть автомобильных дорог должна обеспечивать безопасность и удобство движения, экономически рациональное использование автомобильного транспорта, по возможности минимальное время на перевозку грузов и пассажиров, снижение транспортных издержек.

На данный момент существующая сеть автомобильных дорог общего пользования Республики Беларусь недостаточно удовлетворяет по техническому состоянию требованиям народного хозяйства. Одновременно со строительством новых автомобильных дорог все большее значение приобретают ремонт и реконструкция имеющихся. Отличие отрасли от других обусловлено, прежде всего, особым характером продукции дорожного хозяйства, условиями вложения денежных средств, их освоения и возврата, методами организации и управления строительным процессом, особенно дорожно-строительного производства. Дорожно-строительная продукция (автомобильные дороги, сооружения на них, водопропускные трубы, защитные, подпорные удерживающие устройства и т.д.) создается на определенном земельном участке и в течение всего периода строительства (а в дальнейшем и эксплуатации) остается неподвижной. Она не складывается, как в других отраслях, а сразу поступает в эксплуатацию. В период строительства потоки материальных и прочих ресурсов непрерывно перемещаются по объекту производства работ, что обусловлено его линейным характером. Следующим отличительным признаком строительной продукции является продолжительность ведения работ на любом объекте исчисляется не только месяцами, но и во многих случаях – годами. Строительство любого объекта осуществляется в определенной естественной природной среде, которая характеризуется своими топографическими, инженерно-геологическими и климатическими условиями. В связи с этим объект производства дорожно-строительных работ характеризуется большой зависимостью от перечисленных природных условий.

С учетом того, что связи взаимодействия в дорожном строительстве реализуются в условиях динамично развивающихся производственных процессов, имеющих вероятностный характер воздействия (погодные условия, сбои поставок и др.), система организации и управления строительством должна предусматривать эффективную систему регуляторов, которая призвана обеспечивать надежность связей взаимодействия и придать им возможную степень устойчивости.

Как было отмечено выше, к основным категориям логистики относится поток. В общем виде под понятием потока понимается совокупность объектов, воспринимаемая как единое целое, существующая как процесс на некотором временном интервале и измеряемая в абсолютных единицах за определенный период. Потоки в логистике являются частными случаями обобщенных экономических категорий, равно как и логистические закономерности – частным проявлением общеэкономических законов. При этом в общем случае под параметрами потока понимаются параметры, характеризующие происходящий процесс. В микрологистической системе дорожной организации можно выделить материальные, информационные, финансовые, транспортные и трудовые потоки.

Принципиальное отличие логистического подхода от предшествующих ему теорий управления производством заключается в том, что если ранее объектом управления было определенное скопление объектов, то при логистическом подходе основным объектом управления стал поток – множество объектов, воспринимаемое как единое целое.

УДК 656.2

ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА УПРАВЛЕНИЯ ИНВЕСТИЦИОННЫМИ ПРОЕКТАМИ

И. М. ЦАРЕНКОВА, Е. М. МАСЛОВСКАЯ
Белорусский государственный университет транспорта

Управление инвестиционными проектами связано с деятельностью по планированию, организации, координации, мотивации и контролю на протяжении жизненного цикла проекта путем применения системы современных способов и техники управления, которая имеет целью обеспечение наиболее эффективной реализации определенных в инвестиционном проекте результатов по составу и объему работ, стоимости, качеству и удовлетворению участников инвестиционного проекта.

В управлении проектами выделяются следующие функции:

- планирование – разработка и сбалансированный анализ комплексов работ и ресурсов, направленных на достижение целей проекта;
- организация – разработка системы распределения ресурсов и назначение ответственных исполнителей;