

ницы. Доказывается, что число равновесных точек и формы перехода к ним для систем любого порядка зависит лишь от числа действующих внешних сил, то есть от числа так называемых контрольных (входных) параметров.

При выборе моделей катастрофы, которая будет описывать нашу систему следует остановиться на двух типах катастроф - катастрофе "складки" и катастрофе "сборки", описываемых соответственно полиномом III-го и IV-го порядка, в зависимости от количества выбранных управляющих параметров - одного или двух:

$$V_a(x) = \frac{1}{3}x^3 + ax$$

$$V_{ab}(x) = x^4 + a\frac{x^2}{2} + bx_1$$

Наличие локальных минимумов на поверхности, описываемой данными функциями соответствует целям максимизации некоторой функции цены, а локальные максимумы, напротив, отражают максимизацию функции цели.

Применение теории катастроф позволит определить границы экономической стабильности системы управления капитальным строительством, а также зону неустойчивого состояния, войдя в которую система не способна нормально функционировать.

ОСНОВНЫЕ ПОДХОДЫ К ОРГАНИЗАЦИОННОМУ ПРОЕКТИРОВАНИЮ В УСЛОВИЯХ МОБИЛЬНОСТИ.

А. И. Рубахов, Е. И. Ерошенко

*Экономический факультет, Брестский политехнический институт,
г. Брест, Республика Беларусь*

Кризисные явления в строительной отрасли требуют от руководителей предприятий использования новых форм повышения эффективности строительства, затрагивающих вопросы совершенствования процессов планирования, проектирования и управления.

Размещение строительных организаций в большинстве случаев в крупных городах и населенных пунктах осуществлялось с целью решения вопросов социальной сферы и ее инфраструктуры. Это привело не только к созданию условий несоответствия концентрации мощностей территориальным условиям регионов, но и к утрате важнейшего для современных условий признака строительной системы- мобильности. В зависимости от проявления этого признака, в конечном счете, и опре-

деляется эффективность организации системы, ее способность возводить и реконструировать объекты в любых районах.

Объективно создавшиеся предпосылки для устойчивого и долгосрочного повышения мобильности ставят ряд теоретических и практических задач эффективного управления мобильной системой в строительном производстве, принципов организации мобильных подразделений.

Мобильная строительная система может находиться в двух сочетаниях: движение и концентрация ее элементов в сочетании, которое обеспечивает заданную мощность, и непосредственное функционирование. Именно это сочетание должна обеспечить рациональная организационная структура и создать условия для выполнения всех функций на любом удалении от стационарных баз базирования.

Попытка поставить проблему формирования организационных структур является важной особенностью современной теории и практики.

Можно применить несколько подходов к проектированию организационных структур в условиях мобильности:

- идеи проектирования в рамках *подхода синтеза* основаны на возможности выделения свойств и связей элементов подсистемы (они позволят учесть то, что при увеличении степени мобильности строительного производства взаимосвязи с производственной и непромышленной сферами других отраслей, а также инфраструктурами усложняются);
- специфика *процессных подходов* состоит в рациональном воздействии прежде всего на технологию организационных процессов (это решение задачи выбора организационных форм обеспечения строительными машинами, трудовыми ресурсами и др.);
- *подход организационных изменений и мотивационный* (попытка придать важное значение преодолению сопротивления предлагаемым изменениям);
- *программно-целевой подход* реализует генеральную идею управления: для повышения эффективности управления необходимо предупредить возможные потери (главный источник потерь - несогласованность действий подразделений системы);
- *системный подход* к оргпроектированию предполагает, что проектируемые структуры, с одной стороны, являются большими и сложными системами, состоящими из ряда взаимодействующих подсистем и элементов, а с другой стороны, - элементами более

сложных систем. При проектировании факторы, влияющие на структуру и процессы в организации, рассматриваются не изолированно, а в их взаимной связи (должна быть выделена система главных переменных мобильной организации и зависящих от этих переменных характеристик системы управления);

- при *проблемно-ориентированном подходе* упор делается прежде всего на итерацию всех этапов управленческого процесса в единое целое, более глубокую проработку механизмов организационной координации, на повышение аналитического потенциала организации, ее способности к выявлению и решению новых проблем с целью поддержания динамического равновесия между мобильной системой и ее средой и осуществления обратной связи по отношению к конечным целям и результатам деятельности.

Каждый из рассмотренных подходов к проектированию структур управления имеет свои преимущества и недостатки, слабые и сильные стороны. Огромная сложность проблемы предопределяет использование на практике сочетания элементов всех этих подходов. Главное, чтобы трансформация объектов управления, связанное с усложнением организационных моделей, изменением масштабов, сложности, интегрированности и динамичности строительства, дала возможность для создания стройной концепции организации мобильности.

Литература

1. Прыкин Б.В. Повышение эффективности мобильных строительных организаций. - М: Стройиздат, 1988.
2. Пурим Т. В. Подходы к организационному проектированию систем управления // Экономика строительства. - 1997. - № 12.
3. Модели управления строительством / Сост. Ю.Л. Гайдукова. - М.: Стройиздат, 1988.

НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ ОЦЕНКИ ЗАТРАТ НА ДИАГНОСТИКУ ОБЪЕКТА УПРАВЛЕНИЯ

О. А. Высоцкий, Р. С. Седегов

*Экономический факультет, Брестский политехнический институт,
г. Брест, Республика Беларусь*

Рассматриваемым объектом управления является производственно-хозяйственная деятельность предприятия, управляемая с помощью воз-