

Литература

1. Палагин В.С. Проектные особенности экономического и социально-политического развития КНР. Редим доступа: http://www.epmc.ru/docs/Paper_ifes_091021.pdf
2. Лапыгин Ю. Н. Управление проектами: от планирования до оценки эффективности. — Омега-Л «Москва», 2008. — С. 252. — ISBN 978-5-370-00985-3
3. Официальный сайт международной ассоциации управления проектами International Project Management Association (IPMA). Режим доступа: <http://www.ipma.ch>
4. Официальный сайт Project Management Institute. Режим доступа: <http://www.pmi.prg>

УНИФИКАЦИИ ПРИ УПРАВЛЕНИИ ЧЕЛОВЕЧЕСКИМИ РЕСУРСАМИ ПРОЕКТА

Казорина Е. М., Канцевич М. В.

Харьковский национальный университет городского хозяйства

имени А. Н. Бекетова

Украина 61002 г. Харьков, ул. Революции, 12

Согласно исследованиям замена одного сотрудника среднего звена обходится в сумму, приблизительно равную двум его годовым окладам. В условиях реализации проектов эта цифра составляет не менее чем 60% дохода за двенадцать месяцев. В настоящее время особую актуальность приобретает проблема удержания персонала в организации, т.е. проблема сохранения человеческого капитала. Объектом настоящего исследования является процесс управления человеческими ресурсами проекта. Целью работы - повышение уровня готовности команды проекта к организационным изменениям; повышение мотивации сотрудников проекта.

Основными целями создания кадрового резерва являются: достижение стратегических целей компании; повышение уровня готовности персонала компании к организационным изменениям; обеспечение преемственности в управлении; повышение мотивации сотрудников проектов, улучшение финансового положения компании.

Средняя численность команды проекта колеблется от 5-7 человек для малых проектов до 100 человек при управлении программами [1]. Увеличение численности ресурсов, задействованных в проекте, приводит к необходимости автоматизации процесса построения команды проекта.

Применение типовых решений в управлении проектами приводит к ограничению класса возможных управлений, что снижает гарантированную эффективность управления, но позволяет уменьшить информационную нагрузку на руководителя проекта и тем самым снизить влияние субъективного фактора. Применении «Practice Frame» («окно практики») в методологии P2M является ключевым элементом проектного менеджмента. Если при выполнении проекта возникает проблема, то решение проблемы состоит в использовании накопленного ранее опыта [2].

Использование «унифицированного управления» позволяет создать репозиторий управленческих решений «типовых решений». Уникальность, специфика проекта приводит к тому, что проблема унификации управления обретает еще большую значимость [3], так как позволяет: агрегировать опыт, накопленный организацией, обеспечивать известный уровень гарантированной эффективности управления, а также организовывать обучение менеджеров проектов.

Основными задачами, возникающими при использовании унифицированного управления проектами являются: 1) определения оптимального (по заданным критериям) разбиения множества возможных состояний системы; 2) поиск оптимальных типовых решений и т.д.

Обобщенные решения задач управления организационными системами являются эффективным аппаратом моделирования обучения менеджеров проектов, решения задач определения оптимального числа и состава типовых решений. Применение унификации при управлении человеческими ресурсами проекта затрудняется вследствие отсутствия каталогов, на которых могут быть протестированы типовые решения в управлении проектами.

Литература

1. Попов, Ю.И. Управление проектами: учеб. пособие [Текст] / Ю.И. Попов, О.В. Яковенко – М.: ИНФРА-М, 2007. – 208 с.
2. A Guidebook for Project and Program Management for Enterprise Innovation. - Project Management Professional Center, Japan. – 2001. – 420 p.
3. Бурков, В.Н. Как управлять проектами [Текст] / В.Н. Бурков, Д.А. Новиков - М.: Синтег, 1997. – 188 с.

СОЗДАНИЕ, РАЗВИТИЕ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ ГОРОДОВ

Капский Д. В.¹, к.т.н., доц., **Глик Ф. Г.²**, к.т.н., доц.

¹*Белорусский национальный технический университет, филиал БНТУ «НИЧ»
220013 Республика Беларусь, г. Минск, пр. Независимости, 65*

²*Проектно-исследовательское коммунальное унитарное предприятие
«МИНСКГРАДО»*

220050 Республика Беларусь, г. Минск, ул. Комсомольская, 8

В Беларуси за последние 20 лет количество автомобилей увеличилось в 4 раза и превысило 3 млн единиц. Этот рост вызвал ряд проблем, связанных с увеличением нагрузки на улично-дорожную сеть, особенно в городах. Снизилась скорость сообщения, ухудшились режимы движения, появились перегрузки, возросла аварийность. За последние 5 лет в стране произошло более 500 тыс. аварий, в которых погибли более 6,3 тысяч человек и получили ранения более 33,3 тыс. человек [1]. В связи с этим резко возросла роль организации дорожного движения в повышении его качества, определяемого совокупностью основных свойств – безопасностью, экологичностью, экономичностью и социологичностью. Особенно это относится к транспортным системам городов, в которых приходит около половины аварий. Но работы по повышению безопасности движения (его качества в целом) требуют дальнейшего совершенствования [2], так как суммарные потери в дорожном движении