

МІСІЯ, СТРАТЕГІЯ ТА РЕЗУЛЬТАТИ ЦІЛЕПОЛАГАННЯ В ПРОЕКТІ НАВАНТАЖЕНОЇ РЕКОНСТРУКЦІЇ ПРИДОРОЖНІХ ВАГОВИХ КОМПЛЕКСІВ

І. М. Гур'єв, І. І. Становська

Продуктом проекту навантаженої реконструкції придорожніх вагових комплексів повинна бути нова мережа елементів контролю. При цьому загальні місія і стратегія проектної діяльності представлені рис. 1, а ось результатів цілепокладання на цьому рисунку наведено два.

Місія проекту – припинити руйнування автомобільних доріг, яке відбувається із-за **незаконного** перевантаження окремих одиниць рухомого транспорту.

Стратегія проекту – не припиняючи рух транспорту автошляхами, виконати **«гарячу» навантажену реконструкцію** існуючої мережі вагових комплексів.

<p>Генеральна мета проекту – максимально швидко та економічно забезпечити автошляхи новими ваговими комплексами, необхідними для повного та ефективного контролю маси окремих одиниць рухомого транспорту.</p>	<p>Генеральна мета проекту – максимально швидко та економічно виконати Місію проекту – звести до мінімуму наявність перевантажених одиниць рухомого транспорту на автомобільних дорогах.</p>
--	---

Рисунок 1 – Місія, стратегія та результати цілепокладання в проекті навантаженої реконструкції

Стара головна мета, назвемо її існуючою, – максимально швидко і економічно забезпечити автодороги новими ваговими комплексами, необхідними для повного і ефективного контролю маси окремих одиниць рухомого транспорту.

Нова головна мета, запропонована в цій роботі, – максимально швидко і економічно виконати місію проекту – звести до мінімуму наявність перевантажених одиниць рухомого транспорту на автомобільних дорогах (рис. 2).

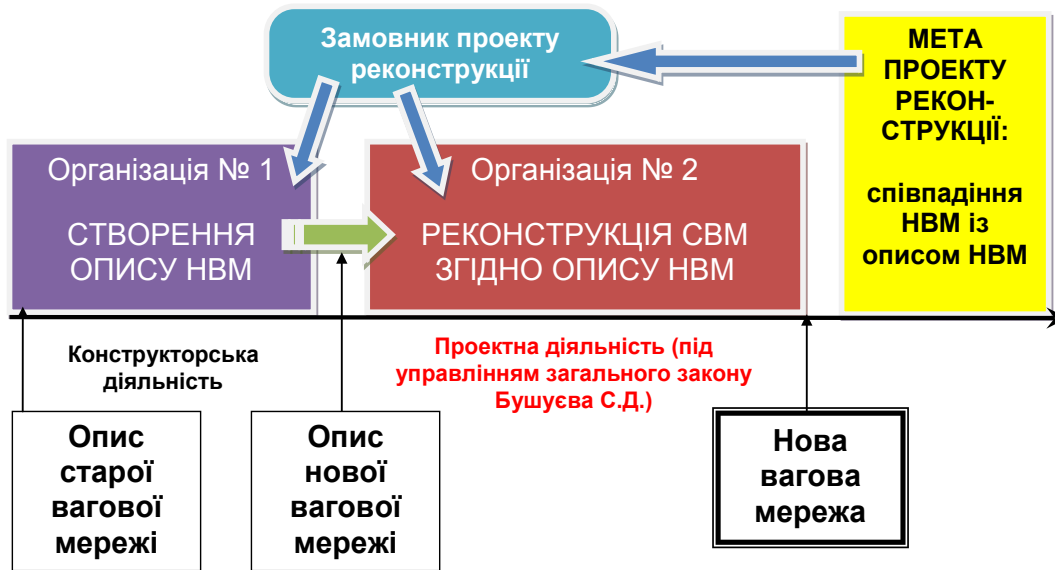


Рисунок 2 – Мета проектної діяльності – відтворення опису нової вагової мережі під управлінням спеціального закону Бушуєва С.Д.

При тому, що перша та друга мета здаються такими, що мало відрізняються, відмітимо, що друга мета фактично збігається з місією, а значить, при досягненні цієї мети місія завершується завжди, а завершення місії при досягненні першої мети абсолютно не гарантується.

Пояснимо цей ефект на простому прикладі. При першому варіанті замовник реконструкції в її початку звертається в деяку проектує вагові комплекси Організацію № 1 (рис. 2) і замовляє їй проект (далі, щоб не плутати, будемо називати його описом). Цей опис передається в іншу, виконуючу Організацію № 2 (рис. 2), яка і реалізує, власне, проект реконструкції.

При цьому обидві організації «розмивають» відповідальність за плин проекту та якість продукту проекту. Організація № 1 видає опис майбутнього комплексу, абсолютно не маючи можливості довести на цьому етапі його працездатність (прокляття процесів проектування). Адже, поки об'єкт проектується, його ще нема, і визначити його властивості неможливо.

Організація № 2 також не відповідає за продукт, оскільки вона «просто» реалізує опис, виданий Організацією № 1! Якщо опис реалізовано на 100 %, а місія не досягнута, то претензії нема до кого пред'являти...

При другому варіанті замовник реконструкції на її початку звертається відразу в єдину виконуючу Організацію (рис. 3), яка «одноосібно» реалізує проект реконструкції.

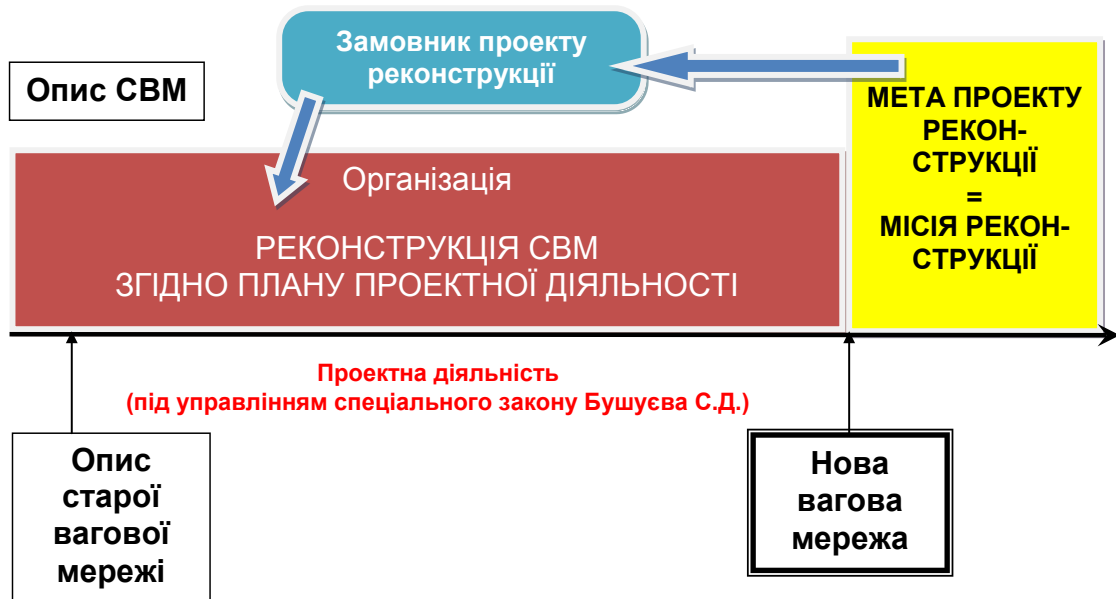


Рисунок 3 – Мета проектної діяльності – завершення місії проекту під управлінням загального закону Бушуєва С.Д.

В цьому варіанті Організація № 2 як би поглинає Організацію № 1, виконуючи обидві функції одночасно під час проекту.

Об'єднується також і відповідальність за продукт проекту в цілому. Тепер є з кого спитати за якість продукту проекту: реконструкції мережі вагових комплексів, адже досягнення мети практично співпадає із досягненням цілі.