

УПРАВЛІННЯ ЗМІСТОМ ТА СЕРЕДОВИЩЕМ ПРОЕКТІВ РЕКОНСТРУКЦІЇ ВАГОВИХ КОМПЛЕКСІВ З МЕТОЮ ОПТИМІЗАЦІЇ ПРОЦЕСІВ ВЗАЄМОДІЇ МІЖ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ ТА ДОРОГОЮ ЗА ДОПОМОГОЮ СИСТЕМИ «WECORES»

І. М. Гур'єв, І. І. Становська

В нашій державі, як і в усьому цивілізованому світі, спостерігається тенденція підвищення відсотку перевезення вантажів автомобільними шляхами. Але цьому заважає поганий стан наших доріг. За словами глави уряду України, проблему з українськими дорогами реально вирішити за три-п'ять років. Щоправда, за трьох умов: стабільних фінансових вливань; контролю якості ремонту і будівництва доріг і, нарешті, контролю експлуатації доріг. Ключовим елементом останнього пункту є виконання вагових норм. Адже основним фактором руйнування доріг є великовантажні автомобілі. Ми витрачаємо мільярди гривень на будівництво, але транспорт навантажують і перевантажують, руйнуючи таким чином дороги.

Статистика говорить, що у 2017 році "Укртрансбезпека" перевірила 458.000 транспортних засобів на предмет виконання габаритно-вагових норм. Зафіксовано 11.345 порушень, що майже на 68 % перевищує показник 2016-го року. Тобто ситуація продовжує погіршуватися.

До того ж, на жаль, існуючі мережі вагових комплексів просто не встигають ефективно обробити потоки вантажів: їх найчастіше взагалі недостатньо для зростаючих трафіків перевезень, крім того, місця їхнього розташування неоптимальні з точки зору переважних напрямків пересування відповідного транспорту.

Важливою особливістю цієї проблеми є необхідність підтримувати під час реконструкції деякий мінімум продуктивності мережі безпосередньо під час здійснення проекту реконструкції, адже наслідки навіть короткочасного припинення функціонування вагового контролю може призвести до тяжких наслідків з точки зору збереження якості дорожнього покриття та дорожнього обладнання.

З цього випливає, що проектна діяльність з реконструкції вагових комплексів може здійснюватися виключно в навантаженому або «горячому» режимах, тобто без перекриття доріг та припинення контролю ваги вантажного транспорту. Фактично при цьому з'являється новий вид проектних ризиків – ризики реконструкції, ймовірність настання яких у великому ступеню залежить не тільки від перебігу проектних робіт, але й від щільності трафіку та законослухняності водіїв та власників вантажу.

В останні часи з'явилися нові, рухомі вагові комплекси, які можуть бути доставлені в будь-які місця по шляху контролю, швидко розгорнуті та готові до тимчасової заміни постійних елементів мережі, які знов монтуються або реконструюються. Все це потребує створення та розвитку принципово нових підходів до управління змістом та середовищем проектів, які виконуються в умовах «реконструкції без відриву від виробництва».

В Управлінні транспортно-комунікаційною інфраструктурою Одеською обласної державної адміністрації були проведені випробування створеної в Одеському національному політехнічному університеті системи «WECOREC» (*Weight complexes reconstruction projects*) підтримки прийняття проектних рішень в проактивному управлінні реконструкцією вагових комплексів (рис. 1).

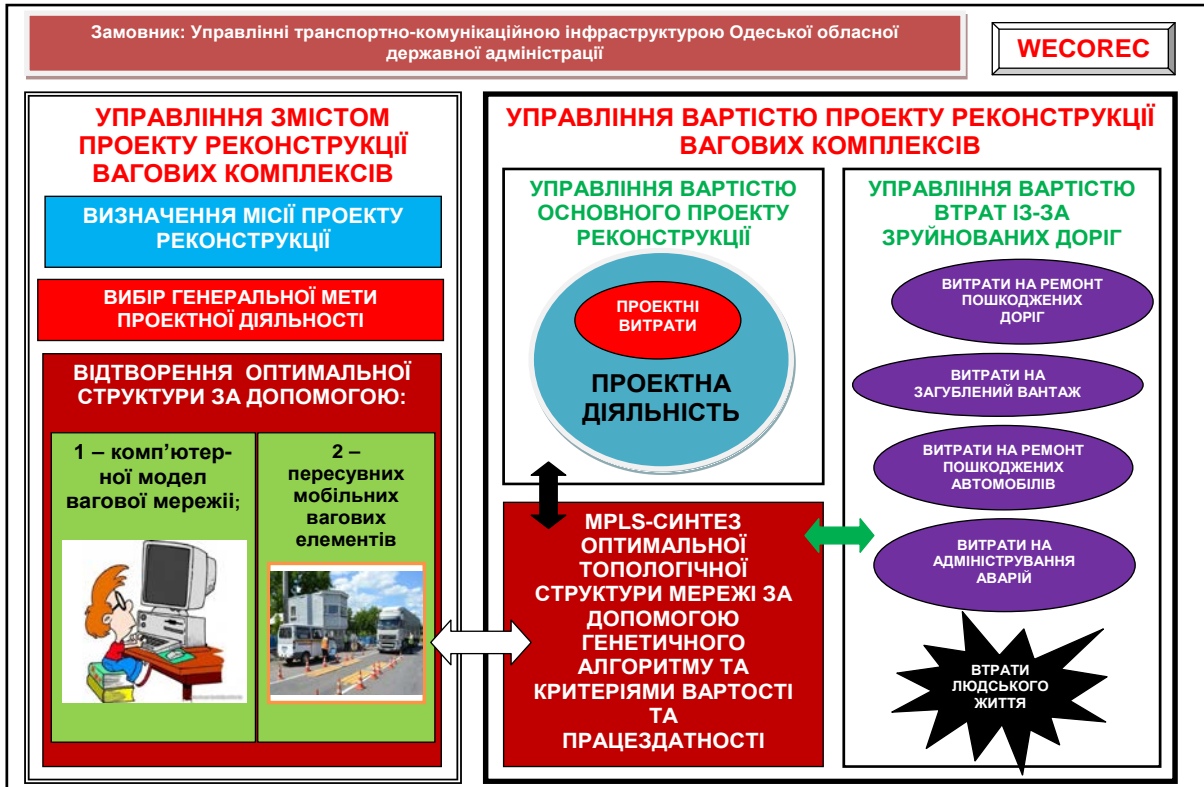


Рисунок 1 – Структура системи «WECOREC» підтримки прийняття проектних рішень в проактивному управлінні навантаженою реконструкцією вагових комплексів

Система «WECOREC», була задіяна для управління проектом реконструкції придорожніх вагових комплексів, що містять як стаціонарні, так і пересувні пункти.