

მართვის სრული ფუნქციის ცნება

ალექსანდრე ედიბერიძე
მიხეილ ქანთარია

მართვის სრული ფუნქციის განსაზღვრელებლად საჭიროა არა მხოლოდ შეფასებების წარმოება და გადაწყვეტილებების მიღება, არამედ აუცილებელია მკაცრად განსაზღვრული მიმდევრობებით კონკრეტული ქმედებების განხორციელებაც.

განვიხილოთ ზემოთ თქმული თეზისი პრაქტიკულ აპოცანის გადაჭრის მაგალითზე. ამისათვის, განსხვავებული სიტუაციის წარმოსაჩენად პირობითად ეთქვათ, რომ სუბიექტი არის არა მძღოლი, არამედ ავიაკომპანიის ხელმძღვანელი. მას უკვე ევალება ტვირთის და მგზავრების გადაფრენის ორგანიზება. ამისათვის მან უნდა მოაგვაროს შემდეგი საკითხები:

1. მფრინავმა უნდა იცოდეს, თუ საით და რა სიმაღლით უბერავს ქარი მის თვითმფრინავზე. ამისათვის, თვითმფრინავზე უნდა იყოს დამონტაჟებული შესაბამისი სენსორები. ასევე მფრინავმა უნდა იცოდეს, თუ როდის და რომელი სხვა თვითმფრინავები გადაკვეთს მისი ფრენის მარშრუტს. რა უნდა გააკეთოს მან ამ შემთხვევაში, რათა არ მოხდეს კატასტროფა. ასევე ბევრი სხვა ფაქტორი, რაც უნდა იცოდეს მფრინავმა. თუ ერთ-ერთი ასეთი მნიშვნელოვანი ფაქტორის უგულებელყოფა მოხდება, მაშინ დიდი ალბათობაა ავარიის. ყველაფერს ზემოთ თქმულს კი მეცნიერულად შეიძლება ეწოდოს შემდეგნაირად: „**სისტემაზე მოქმედი გარემოს ფაქტორების იდენტიფიკაცია**“;

2. მაგრამ აქ ისმის ლოგიკური კითხვა: ნუთუ ყველა ასეთი ფაქტორის წარმოქმნისას მფრინავმა უნდა მოულოდნელობისგან შოკურ მდგომარეობაში ჩავარდეს და სტრესის ქვეშ მართოს ობიექტი? რა თქმა უნდა არა. ამისათვის საჭიროა მოხდეს მფრინავისთვის მოხდეს შესაბამისი ტრაფარეტული ჩვევების განსწავლა, რათა მან უკვე ჩვევების დონეზე გადაწყვიტოს ადგილზე წარმოქმნილი სტანდარტული პრობლემა. ამ კონკრეტულ შემთხვევაში პრობლემა დღესდღეობით ამ სფეროში წყდება მფრინავი-ავტოპილოტის ერთობლივი მოქმედებით. ამ მომენტს კი მეცნიერულად ეწოდება: „**მოქმედი ფაქტორის იდენტიფიცირების სტრუქტურის ფორმირება მომავლისთვის**“;

3. თვითმფრინავები „არსაით“ არ მიფრინავენ. მათ ყოველთვის გააჩნიათ დანიშნულების წერტილი, თუ სად უნდა ჩაფრინდნენ. ხოლო იმისთვის, რომ მოხდეს დანიშნულების ადგილზე გადაფრენა მფრინავს გააჩნია შესასრულებელი ამოცანების ნუსხა, მაგ:

– აფრენა – ძალზედ საპასუხისმგებლო ეტაპი თვითმფრინავის მართვისას, ამ დროს უამრავი ფაქტორი მოქმედებს მართვის ობიექტზე

(თვითმფრინავზე ამ შემთხვევაში);

- დაჯდომა – იგივე სირთულის ამოცანა, როგორიც აფრენა;
- თვითონ გადაფრენა, რომლის დროსაც მრავალი მანევრია განსაზღვრელებელი;
- ტექნოპრაქტული ტენიანობის რიჟინის უზრუნველყოფა ტვირთების და მგზავრების კომფორტული მდგომარეობისთვის;
- თვითმფრინავის ძრავების უწყვეტი მუშაობის უზრუნველყოფა და ა.შ.

აუცილებლად გასათვალისწინებელია დასმული ამოცანების ობიექტური მიმდევრობის საკითხიც, სადაც პირველადი მნიშვნელობის საკითხები მოთავსდება ნუსხის ზედა ნაწილში: ყველაზე მნიშვნელოვანი საკითხი – პირველი პრიორიტეტი სიაში, ნაკლებად მნიშვნელოვანი საკითხი – მეორე პრიორიტეტი და ა.შ. ხოლო გადასატრეული ამოცანათა ნუსხის სულ ბოლო ადგილებზე განთავსდება ისეთი ამოცანები, რომლებიც კარგი იქნება რომ გადაიჭრას, მაგრამ მათი არ გადაჭრით არაფერი არ გაფუჭდება. მე-3 პუნქტი მართვის თეორიის პრიზმაში განხილვისას ფაქტურად წარმოადგენს „**მიზნების ვექტორს**“. ხოლო ზემოთთქმული ინფორმაცია შეიძლება მეცნიერულად შემდეგნაირად ჩამოყალიბდეს: „**სისტემაზე მოქმედი ყველა ფაქტორის მიმართ მიზნების ვექტორის ფორმირება და ამ კერძო ვექტორის შეტანა მიზნების ვექტორთა საერთო ნუსხაში**“;

4. ამ ეტაპზე დგება შემდეგი ტიპის შეკითხვა: როგორ მოახერხოს მმართველმა სუბიექტმა ისე, რომ, თვითმფრინავმა A პუნქტიდან გადაფრინდეს B პუნქტში და ყველანაირი პრობლემის გარეშე მოახერხოს მგზავრების გადაყვანა (ან ტვირთის გადატანა). ამ შეკითხვის დასმა სხვანაირადაც შეიძლება: როგორ გადავჭრათ ყველა ამოცანა, რომელიც დასმულია მიზნების ვექტორში? მართვის ზოგადი თეორიიდან კი ხელმძღვანელი სუბიექტისთვის ცნობილი უნდა იყოს შემდეგი სამართავად აუცილებელი 3 პარამეტრი: მიზნების ვექტორი, ამჟამინდელი მდგომარეობის ვექტორი, ცდომილების ვექტორი. და თუ მიზნების ვექტორს შეესაბამება მდგომარეობის ვექტორი, მაშინ ცდომილების ვექტორი ნულს ან ნულთან მიახლოებული მნიშვნელობაა. ამ დროს კი შეიძლება ითქვას, რომ მართვა წარმოებს იდეალურად. რა თქმა უნდა იდეალური მართვა ძალზედ რთული განსაზღვრელებელია, მაგრამ მმართველი სუბიექტი უნდა ეცადოს მაქსიმალურად შეამციროს ცდომილების ვექტორის მნიშვნელობა თუ სურს წარმატებულად მართოს ობიექტი.

საინჟინრო-საკონსულტაციო სამუშაოების მართვაში უზრუნველყოფის უზრუნველყოფა

თვითონ შეკითხვაში „როგორ“ ძალზედ დრამა აზრი დევს. ხელმძღვანელმა ჩვენს შემთხვევაში უნდა მოიფიქროს და შეიმუშაოს მოქმედების სტრატეგია. მაგ.: ვინ, როდის და როგორ მიაწოდებს აეროპორტს გადასაზიდ ტვირთს, სად შეინახება ეს ტვირთი, ვინ განახორციელებს თვითმფრინავის დატვირთვას, რამდენი რეისი დასჭირდება კონკრეტული ტვირთის გადაზიდვას, იქნებ საერთოდ უკეთესია თუ ტვირთის გადაზიდვა მოხდება რკინიგზის საშუალებით? როგორ შეიძლება მოიქცეს ტვირთი გადაფრენის დროს? რა მარშრუტით არის საჭირო გადაფრენა A პუნქტიდან B პუნქტში? როგორ უნდა იყოს გადაფრენის სიმაღლე და სიჩქარე? როგორ უნდა მოხდეს ტვირთის დამატება? როგორ მოხდეს გადაზიდვის გადაზიდვა? და ა.შ. კონკრეტული ამოცანის მიხედვით სანამ ტვირთი ან სხვა არ ჩაბარდება (არ შესრულებს) შეპატრონეს/შემკვეთს. ანუ ხდება მოქმედების სტრატეგიის შემუშავება ზოგადი სახით. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ არა გვემის შემუშავება, არა ჩანაფიქრის არამედ – მოქმედების სტრატეგია ზოგადი სახით. ხოლო ყოველივე ამას მეცნიერულად ეწოდება: „პროცესის მართვის კონცეფციის ფორმირება“. მხოლოდ იმის შემდგომ, როდესაც მზად იქნება მართვის კონცეფცია უკვე შესაძლებელია სხვადასხვა კონკრეტული გეგმების ასახვა (მოკლევადიანი/გრძელვადიანი). გეგმა – ეს არ არის უბრალოდ ჩანაფიქრი. ის წარმოადგენს კონკრეტული ღონისძიებების ნუსხას, რომლებიც შეთანხმებულია ერთმანეთთან დროში, ადგილმდებარეობით, უზრუნველყოფით და ა.შ. ამიტომ, **ჯერ საჭიროა კონცეფციის ჩამოყალიბება და მხოლოდ შემდგომ მოქმედებების პროგრამა;**

5. როდესაც უკვე გაირკვევა თუ როგორ უნდა ვიმოქმედოთ, დგება უკვე საკითხი, თუ ვინ შეასრულებს ამ ყველაფერს. ამისათვის საჭიროა გაირკვეს, კონკრეტულად თუ ვინ რას შეასრულებს. მაგ.: ვინ დატვირთავს, ვინ გადმოტვირთავს, ვინ გადაზიდავს, ვინ უზრუნველყოფს აფრენას/დაჯდომას და ა.შ. ამ ეტაპზე საჭიროა მოხდეს **საორგანიზაციო სტრუქტურის** გარჩევა, სადაც მოხდება გარკვევა თუ რომელ სამსახურს რისი გადაწყვეტა დაევალება და რაზე იქნება ის პასუხისმგებელი. მეცნიერულად ამ ეტაპს ჰქვია: „**მართვის კონცეფციის შესასრულებლად მმართველი სტრუქტურის ორგანიზება**“;

6. ყველა ზემოთყვანილი ეტაპების განხორციელების შემდგომ თუ ხელმძღვანელს სურს თვითონ მართოს პროცესი უნდა მოახდინოს მთელი ამ მუშაობის კონტროლი, თვალყური ადევნოს დადგენილებების შესრულებას და თუ ხდება გადახრა ჩაერიოს ამ პროცესში, მიიღოს შესაბამისი გადაწყვეტილებები. ამ ყველაფერს კი მეცნიერულ ენაზე ჰქვია: „**მართვის პროცესისას სტრუქტურის მოქ-**

მედებების კონტროლი“;

7. მთელი ამ პროცესის მოძრაობაში მოყვანის შემდეგ საჭიროა ამ პროცესის მოქმედების მხარდაჭერა გამართული მუშაობისთვის. ჩვენს კონკრეტულ მაგალითზე კი საჭიროა: ახალი მფრინავების გადამზადება, რათა მათმა შეცვალონ ხანშიშესულები, ახალი კადრების მომზადება, ტექნიკის პროფილაქტიკა/რემონტი, როდესაც საჭიროა ან ახალზე შეცვლა/მოდერნიზაცია და ა.შ. ხოლო თუ გახდა საჭიროება მთელი ამ მუშა სტრუქტურის **ლიკვიდაცია**. ეს არის საჭირო იმ შემთხვევაში, თუ მთელმა ამ სტრუქტურამ ამოწურა თავისი შესაძლებლობები, შეასრულა მასზე დაკისრებული ამოცანები და მისი ფუნქციონირება აღარ არის საჭირო. მეცნიერულად კი ამ ეტაპს შეიძლება დაერქვას: „**სტრუქტურის მუშა მდგომარეობის მხარდაჭერა ან (თუ საჭიროა) მისი ლიკვიდაცია**“.

ზემოთ ჩამოყალიბებული ინფორმაციის ბაზაზე ჩამოყალიბდით მართვის სრული ფუნქციაში შემავალი აუცილებელი პუნქტების ნუსხა:

1. **სისტემაზე მოქმედი გარემოს ფაქტორების იდენტიფიკაცია;**
2. **მოქმედი ფაქტორის იდენტიფიცირების სტრუქტურის ფორმირება მომავლისთვის;**
3. **სისტემაზე მოქმედი ყველა ფაქტორის მიმართ მიზნების ვექტორის ფორმირება და ამ კერძო ვექტორის შეტანა მიზნების ვექტორთა საერთო ნუსხაში;**
4. **პროცესის მართვის კონცეფციის ფორმირება;**
5. **მართვის კონცეფციის შესასრულებლად მმართველი სტრუქტურის ორგანიზება;**
6. **მართვის პროცესისას სტრუქტურის მოქმედებების კონტროლი;**
7. **სტრუქტურის მუშა მდგომარეობის მხარდაჭერა ან (თუ საჭიროა) მისი ლიკვიდაცია.**

თუ მმართველს სურს თვითონ სრულად მართოს რაიმე პროცესი, მაშინ მას ამ 7-ვე პუნქტის შესრულების უნარი უნდა გააჩნდეს. თუ ის თუნდაც 1 პუნქტს არ შეასრულებს ზემოთყვანილი ნუსხიდან, მაშინ სისტემა დაიშლება. მაგ.: 1. თუ მფრინავი და თვითმფრინავი ვერ „ხედავენ“ რომ მათზე მოქმედებს მარცხენა მხრიდან ქარი, მაშინ ეს თვითმფრინავი აღმოჩნდება საბოლოო დანიშნულების პუნქტისგან შორს;

1. თუ იდენტიფიცირების სისტემას არ შესწევს უნარი დააფიქსიროს საჭირო კურსიდან გადახვევა, მაშინ შეიძლება აღმოჩნდეს, რომ ის მიფრინავს აბსოლუტურად სხვა მიმართულებით;

2. თუ მიზნების ვექტორში საერთოდ არ არის განსაზღვრული საბოლოო დანიშნულების ადგილი (პუნქტი B), მაშინ გამოდის, რომ თვითმფრინავი მიფრინავს „არსაითკენ“. ან თუ მიზნების ვექტო-

რის ნუსხაში პირველ პრიორიტეტად დგას პუნქტი მფრინავის დანაყრება, ხოლო ბოლო პრიორიტეტად გადაფრენისთვის საჭირო საწვავის ავზის შემოწმება და შევსება, მაშინ თვითმფრინავი კარგად დანაყრებული მფრინავით ყველაზე მოულოდნელ მომენტში განიცდის კატასტროფას;

3. თუ არ არსებობს პროცესის მართვის კონცეფცია, ე.ი. არ არსებობს შეხედულებების სისტემა თუ რა საშუალებებით, რა მეთოდებით იქნება გადაჭრილი ესა თუ ის ამოცანა. არ იქნება ჩაფიქრებული და გააზრებული თუ როგორ ურთიერთქმედებაში იქნება სხვადასხვა კერძო საკითხი, მაშინ ასეთი სისტემა ვერ იფუნქციონირებს და ვერაფერს, ვერსად, ვერასდროს ვერ გააფრინდება;

4. თუ არ იარსებებს სტრუქტურა, რომელიც ყველა დასმულ საკითხს და ამოცანას გადაწყვეტს, მაშინ გაუგებარი იქნება თუ ვინ, როდის და რას აკეთებს, ვინ რაზე აგებს პასუხს. ასეთ შემთხვევაში იქნება ქაოსური სიტუაცია. ან თუ სტრუქტურა იქნება შექმნილი მაგრამ არ იქნება მკვეთრად განსაზღვრული მასში მოქმედი, მაშინ ამ დროსაც ქაოსი გარდაუვალია;

5. თუ არ იქნება დაწესებული მკაცრი კონტროლი შესრულებულ მუშაობაზე, მაშინ დროულად არ იქნება აღმოჩენილი და გამოსწორებული სისტემის მუშაობისას წარმოქმნილი სხვადასხვა ხარვეზი, რომელიც ადრე თუ გვიან მიიყვანს სისტემას დაშლამდე ან წარუმატებელ ფუნქციონირებამდე;

6. თუ არ იქნება სისტემის მუშაობის მხარდაჭერა, არ იქნება წარმოებული რემონტი/მოდიფიკაცია, პერსონალის გადამზადება და განსწავლა არ იქნება უზრუნველყოფილი, მაშინ ასეთი სისტემაც ადრე თუ გვიან გახდება უკარგისი და წარუმატებელი. ან თუ არ მოხდება ისეთი სტრუქტურის ლიკვიდაცია, რომელმაც ამოწურა თავისი შესაძლებლობები ან უკვე შეასრულა მასზე დაკისრებული ამოცანები, მაშინ ასეთი სტრუქტურა იქნება მნიშვნელოვანი შემაფერხებელი ფაქტორი.

აქვე უნდა განისაზღვროს ისეთი სიტუაცია, როდესაც რომელიმე ხელმძღვანელი ასრულებს ამ 7 პუნქტიდან ზოგიერთ პუნქტს, მაგრამ სისტემა მაინც ფუნქციონირებს (თუმცა ძალზედ სუსტად). ე.ი. პროცესი მაინც მიმდინარეობს. ისმის შეკითხვა: რატომ? ეს ხდება იმიტომ რომ, იმ პუნქტებს, რომლებსაც არ ასრულებს კონკრეტული ხელმძღვანელი, მის ნაცვლად ასრულებს სხვა სუბიექტი. ამავე დროს ამ სხვა სუბიექტს შეუძლია უკვე საერთოდ დასვას სისტემისთვის თავისი ამოცანები და მიზნები.

თუ ყურადღებით დაგაკვირდებით მიმდინარე ე.წ. „რეფორმებს“ და „სტრუქტურულ გარდასახვებს“ რაც ჩვენს ქვეყანაში ამ წლებში მიმდინარეობს, ნათელი გახდება რომ ეს არის მართვის სრული ფუნქციის

მხოლოდ 1/7 ნაწილი – სტრუქტურის შეცვლის პუნქტი, რაც ნამდვილად წარმატებულ მართვას გამოიწვევს. ამიტომ საჭიროა მართვის სრული ფუნქციის 7 პუნქტის ამუშავება, და რაც მთავარია, საკუთარი კონცეფციის ჩამოყალიბება. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ნებისმიერ რეფორმაში არის შემდეგი პუნქტები:

- სისტემაზე მოქმედი გარემოს ფაქტორების გამოვლენა;
- მიზნების ვექტორის ფორმირება;
- მართვის ახალი კონცეფციების ფორმირება;
- პროცესის მიმდინარეობის პროგნოზირება.

ყველაფერი ზემოთქმულის შესრულება შესაძლებელია მხოლოდ ისეთ ხელმძღვანელების მიერ, ვისაც გააჩნიათ ინტელექტი, რაც გულისხმობს შემოქმედებას ხელმძღვანელის მოქმედებისას. აქედან გამომდინარეობს, რომ თუ ვინმეს სურს **თვითონ სრულად** მართოს რაიმე პროცესი მართვის სრული ფუნქციით, მას უნდა გააჩნდეს როგორც ინტელექტი ისე შემოქმედების უნარი.

Full management function

Summary

The article from the position of the Concept of Public Safety with the terminology of the general theory of management shows the management algorithm for the managers – The Full Function Management. All steps of the Full Function Management are demonstrated extensively and in the case of their accurate implementation the managers of all branches and ranks will receive stability and full control of the management processes. The article also examines all of the actions that follow the compliance of the Full Function Management algorithm.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. “Тайны управления человечеством” – სამეცნიერო-პოპულარული წიგნი, I-II ტომი, ქ.მოსკოვი, 2008 წ., ავტორი: კ.პეტროვი;
2. “Мертвая вода” – ისტორიულ-ფსიქოლოგიური ნარკვევი, I-II ტომი, ქ.კიტეჟი, 2004 წ., ავტორები: ავტორთა ჯგუფი “ВП СССР”;
3. Концепция общественной безопасности. Краткий курс... – ქ. სანქტ-პეტერბურგი, 2004 წ. ავტორები: ავტორთა ჯგუფი “ВП СССР”;
4. “Достаточно общая теория управления” – ქ. სანქტ-პეტერბურგი, 2003 წ. სანქტ-პეტერბურგის სახელმწიფო უნივერსიტეტის გამოყენებითი მათემატიკისა და მართვის პროცესების ფაკულტეტის 1997–2003 წწ. სასწავლო სახელმძღვანელო;