

ных программ.

1. Волчак Б., Шмідт П. Техніка керування в системі енергогосподарства // Енергетика та ринок. - 1998. - №2(6) - С. 34-38.

2. Вороновський Г.К. Нові інформаційні технології управління енергетикою // Регіональний Європейський форум ВЕР «Київ - 2000». Ринкові перетворення в енергетиці. Перспективи на початок III тисячоліття. Україна, Київ, 16-19 травня 2000 р. Доповіді. Ч.1. – К.: Всеукр. енерг. комітет 2000. – С.105-110.

3. Вороновський Г.К., Ольшевський А.М., Сергєєв С.А. Активное управление спросом и потреблением ТЭР в коммунально-бытовом секторе как средство раскрытия стабилизационного потенциала муниципальных энергокомплексов // Енергетика: економіка, технології, екологія. – 2001. – № 4. – С.40-44.

4. Вороновський Г.К. Рыночное реформирование энергосектора: новые подходы к управлению спросом на региональных рынках электричества и тепла // Тезисы докладов IV Междунар. конф. «Энергорынок Украины». – Ялта, 2001. – С.5-7.

Получено 21.04.2008

УДК 697.34.4

І.М.ГУДА

Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут»

УПРАВЛІННЯ ПРОЕКТОМ ПО СТВОРЕННЮ ПІДПРИЄМСТВА, ЩО НАДАЄ АВТОМОБІЛЬНІ ТА МОТОПОСЛУГИ ВІДВІДУВАЧАМ АВТОДРОМУ ЗА ДОПОМОГОЮ МЕТОДОЛОГІЇ УПРАВЛІННЯ ПРОЕКТАМИ P2M

Розглядається варіант управління проектом побудови на базі автодрому підприємства, підрозділи якого надаватимуть комплекс послуг, пов'язаних з автомобільною та мототехнікою за допомогою методології управління проектами P2M. У процесі застосування відбувається інтеграція методологій P2M та PМВОК.

Даний проект присвячено обґрунтуванню доцільності, ефективності та вигідності створення на базі автодрому підприємства, підрозділи якого надаватимуть комплекс послуг, пов'язаних з автомобільною та мототехнікою.

Проектом передбачено такі підрозділи, як тюнінг – ательє з автотехнікою, школа екстремального керування автомобілем і прокат спортивних автомобілів для проведення любительських змагань на трасах автодрому.

Іншим напрямком роботи стане співпраця з автомобільними фірмами, що бажають представити споживачеві нові марки автомобілів або виставити на продаж ті, що вже поступили у продаж. Підприємство надаватиме їм в оренду площу під автосалони.

Є багато людей, які закохані у швидкісну їзду на спортивному автомобілі, але не можуть дозволити собі придбати це недешеве авто. Для цього сегменту споживачів пропонується така послуга, як най-

мання спортивного автомобіля. Можливо також влаштувати любительські змагання серед кількох автомобілістів.

Для водіїв, які бажають вдосконалити свої навички керування автомобілем, пропонується школа екстремального керування, що має програми для всіх водіїв: для водіїв-початківців, для водіїв, що мають невеликий стаж, для професіоналів, а також для корпоративних клієнтів.

Метою даної роботи є розробка рекомендацій по управлінню реалізацією проекту побудови на базі автодрому підприємства, підрозділи якого надаватимуть комплекс послуг, пов'язаних з автомобільною та мототехнікою за допомогою методології управління проектами P2M, а також адаптація цієї методології для використання в Україні шляхом інтеграції її з найбільш розповсюдженою на сьогоднішній момент в Україні методологією, а саме РМВОК.

Для реалізації даного проекту необхідно використовувати певну методологію управління проектами. Без єдиної методології управління проектами організатори, менеджери й виконавці проекту будуть мати різні подання з приводу його різних аспектів. Залучені в проект сторони будуть мати неясні подання про те, якою відповідальністю і якими повноваженнями вони володіють [1, 2]. У результаті навколо проекту виникає невизначеність. Без методології управління, проекти, особливо великі, рідко завершуються вчасно й у межах їхньої прийнятної вартості.

Було проведено огляд методологій та обрано P2M – це розроблена в Японії новаторська рамкова методологія керування програмами й проектами. Більшість сучасних проблем мають на увазі складність, комплексність рішень, які мають потребу в профілюванні місії, щоб стати дійсно гібридними темами [3, 4]. Щоб місія була виконана, програма повинна бути сформульована й реалізована стратегічним образом. Завдяки тому, що дана методологія орієнтована на управління програмами, що складаються з декількох проектів, у нашому випадку було обрано для використання саме її.

За допомогою цієї методології є можливість адекватно планувати та координувати ресурси і дії учасників проекту, проводити якісний моніторинг проекту, відхилень від розкладу, а також якості продукту. Методологія чітко визначає подання про те, якою відповідальністю і якими повноваженнями володіють учасники проекту, що сприяє вчасному завершенню проекту у межах його прийнятної вартості. У методології P2M закладені принципи грамотного керівництва проектом, спрямованого на запобігання проблем, ідентифікованих вище й досягнення успішних результатів.

Багато в чому ці сфери знань перетинаються зі сферами знань, що виділяє методологія РМВОК. Однак перевага останньої – доволі детальний опис кожної сфери, включаючи підпункти, які можна виділити у кожній з них, тоді як методологія Р2М надає більш загальний опис. Тому було проведено інтеграцію цих методологій, і в точках їх перетину в межах процесів, описаних методологією Р2М, використані підпроцеси, надані методологією РМВОК.

Наприклад, процес управління фінансами проекту був розкладений на такі підпроцеси: оцінювання вартості проекту, розробка бюджету, контроль вартості проекту.

Управління задачами проекту було розкладено на такі процеси: планування життєвого циклу, визначення складу операцій, зв'язків між ними, розробка розкладу проекту, управління якістю, а саме планування та забезпечення якості, управління зростанням значення проекту. Використовувався метод декомпозиції робіт, а також експертні оцінки, було отримано список робіт по проекту та список контрольних подій, які вносяться в Microsoft Project. Визначення зв'язків між операціями включає ідентифікацію та документування логічних взаємозв'язків між плановими операціями. Крім урахування типів зв'язків, необхідно також враховувати обмеженість ресурсів. Отже, при визначенні зв'язків між операціями, ми отримали діаграму розкладу проекту, яку програмний продукт Microsoft Project дозволяє представити в необхідному та зручному для нас вигляді, наприклад, діаграма Гантта. На етапі розробки розкладу проекту «Відкриття підприємства автомобільних послуг» було використано метод критичного шляху. Після виявлення критичного шляху для зменшення часу виконання проекту було застосовано підхід “бистрий прохід”, згідно до якого було застосовано паралельне виконання деяких робіт замість послідовного, після чого було проведено вирівнювання ресурсів, тобто корегування їх завантаженості у часі.

Процес управління ризиками у проекті був розкладений на такі складові частини: розробка планів управління ризиками, ідентифікація ризиків, розробка варіантів реагування на ризики, вибір варіанту реагування. Було проаналізовано вплив на чисту поточну вартість таких чинників, як заробітна платня персоналу, маркетингові витрати, надходження від продаж і відсоткова ставка по кредиту. Було обчислено зміну NPV при зменшенні/збільшенні кожного з цих показників на 10%. На основі цих даних побудовано графік чутливості. Найбільший вплив на значення NPV мають заробітна плата персоналу і надходження від продаж. Тому саме на них треба звернути особливу увагу.

У подальшому планується опрацювати управління стратегією

проекту, управління системами проекту, управління організацією проекту, управління інформаційними технологіями у проекті й управління змістом проекту.

1. Воропаев В.И. Управление проектами в России. – М.: СОВНЕТ, АЛАНС, 1995. – 287 с.
2. Кочетков А.И и др. Управление проектами (зарубежный опыт). – СПб.: Два-Три, 1993. – 158 с.
3. Project Management Body of Knowledge. – PMI, 1996. – 582 p..
4. Gwen Lowery, Rob Ferrara. Microsoft Project'98: John Wiley & Sons, Inc., 1997. – 540 p.

Отримано 17.04.2008

УДК 656.13

О.В.ТОЛОК

Автомобільно-дорожній інститут ДВНЗ «ДонНТУ», м.Горлівка

ОЦІНКА БЕЗПЕКИ МІСЬКОГО РУХУ ПРИ ПРОЕКТУВАННІ ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНУ МІСТА

Аналізуються генеральні плани, розроблені для міст Донецької області. Отримані результати можуть бути основою для наступного синтезу заходів щодо попередження дорожньо-транспортних пригод у місті й визначення доцільності їхнього застосування.

Законом України «Про планування й забудову територій», прийнятим Верховною Радою України в 2000 р., встановлено, що генеральний план (ГП) населеного пункту – це містобудівна документація, яка визначає принципові вирішення розвитку, планування, забудови та іншого використання території населеного пункту. Нормативною основою розробки генеральних планів в Україні є державні будівельні норми «Склад, зміст, порядок розробки й затвердження генеральних планів міських населених пунктів», ДБН Б. 1-3-97, затверджені наказом Держбуду України №164 від 25.09.97р. і введені в дію з 1 грудня 1997 р. Відповідно до цього нормативного документу, ГП міста є основним планувальним документом, який встановлює в інтересах населення напрямки розвитку населеного пункту, містить принципові рішення щодо організації дорожнього руху. Іншим нормативним документом «Безпека дорожнього руху. Терміни та визначення», ДСТУ 2935-94, визначено, що «організація дорожнього руху» – це комплекс заходів, спрямованих на забезпечення безпеки та комфортності умов дорожнього руху. Таким чином, ГП міста повинен містити принципові рішення з безпеки руху (БР).

Аналіз генеральних планів, розроблених для міст Донецької області, показав, що з трьох головних негативних наслідків функціонуван-