

## ОСОБЛИВОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЄКТІВ НА ПІДПРИЄМСТВІ

*В статті розроблений алгоритм формування проєктів на основі аналізу стратегії діяльності підприємства та аналізу впливу чинників зовнішнього та внутрішнього оточення.*

*В статье разработан алгоритм формирования проектов на основе анализа стратегии деятельности предприятия и анализа влияния факторов внешнего и внутреннего окружения.*

*The article elaborated on algorithm forming projects based on the analysis of business strategy and analysis of the impact factors external and internal environment.*

**Вступ.** Пасажирські перевезення користаються великим попитом серед інших видів послуг, які надаються населенню. При цьому, частка перевезень автомобільним та міським електричним транспортом становить 60% від загального обсягу. Питання забезпечення безпеки перевезень даними видами транспорту є на сьогоднішній день найбільш актуальним.

**Постановка проблеми.** В сучасних умовах дорожнього руху до рівня безпеки перевезень пасажирів пред'являються високі вимоги направлені на підвищення дорожньої дисципліни водіїв, але, не зважаючи на постійний контроль з боку органів управління, рівень аварійності майже не змінюється.

Згідно статистичних даних за 9 місяців 2011 року на дорогах Києва за участю електричного транспорту сталося 191 дорожньо-транспортних пригод(ДТП), з яких 49- з вини водіїв підприємства[1].

Основні види ДТП представлені на рис.1.

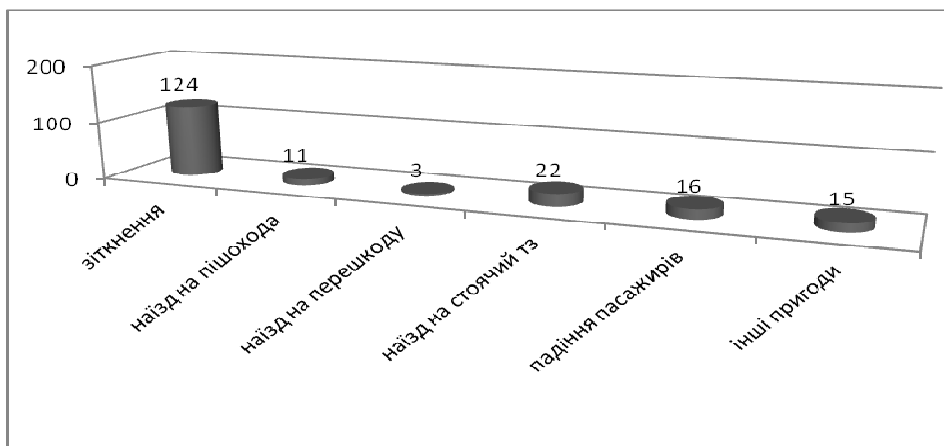


Рис. 1. Кількість ДТП (одиниць) за участю електричного транспорту за 9 місяців 2011 року за видами

25% зіткнень трапляються з вини водіїв електричного транспорту, це говорить про те, що існують проблеми в узгодженості руху з водіями інших видів транспортних засобів. З 22 ДТП по причинні наїзду на стоячий транспортний засіб тільки 4 ДТП трапилось з вини водіїв підприємства, це пов'язано недотриманням вимог пункту 15.9-(е) правил дорожнього руху.

Можливим заходом по усуненню таких причин є посилення контролю ДАІ ГУМВС України в м. Києві за дотриманням водіями правил зупинки та стоянки на проїзній частині вулиць та доріг м. Києва, де проходять маршрути руху наземного пасажирського транспорту. Проте, проблема такого рівня потребує розробку ряду проектів, оскільки, отримання високих показників рівня безпеки, контролем та впливом над людським фактором, майже не можливо.

За даний період ДТП за участю трамваїв збільшилось на 30%, також спостерігається тенденція росту кількості ДТП і за участю тролейбусів, що на 8% більше ніж у минулому році за аналогічний період.

На рис.2 висвітлені основні 6 причин ДТП з вини водіїв підприємства які мали місце на електричному транспорті загального користування.



Рис. 2. Основні причини скоєння ДТП (одиноць) з вини водіїв електричного транспорту за 9 місяців 2011 року

**Формулювання цілей статті.** Розробити алгоритм формування проектів на основі аналізу стратегії діяльності підприємства та аналізу впливу чинників зовнішнього та внутрішнього оточення.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** З врахуванням існуючої в м. Києві транспортної ситуації та перспективи її розвитку в подальшому потрібно вивчити можливість реалізації наступних проектів:

1. Виділення окремих смуг для руху пасажирського наземного транспорту на вулицях міста, які мають три і більше смуг для руху в одному напрямку –  $p_1$ .
2. Будівництва поза межами проїзної частини вулиць паркінгів та відкритих автостоянок для зберігання транспорту –  $p_2$ ;
3. Будівництва на зупинках громадського транспорту відкритих "кишень" –  $p_3$ ;
4. Розширення проїзної частини перед перехрестями вулиць та доріг для здійснення правого (лівого) повороту чи прямого проїзду транспорту –  $p_4$ .

Стан підприємства є важливим етапом при реалізації проекту, оскільки необхідно оцінити ресурсні і технологічні можливості підприємства для виконання робіт по проекту[2].

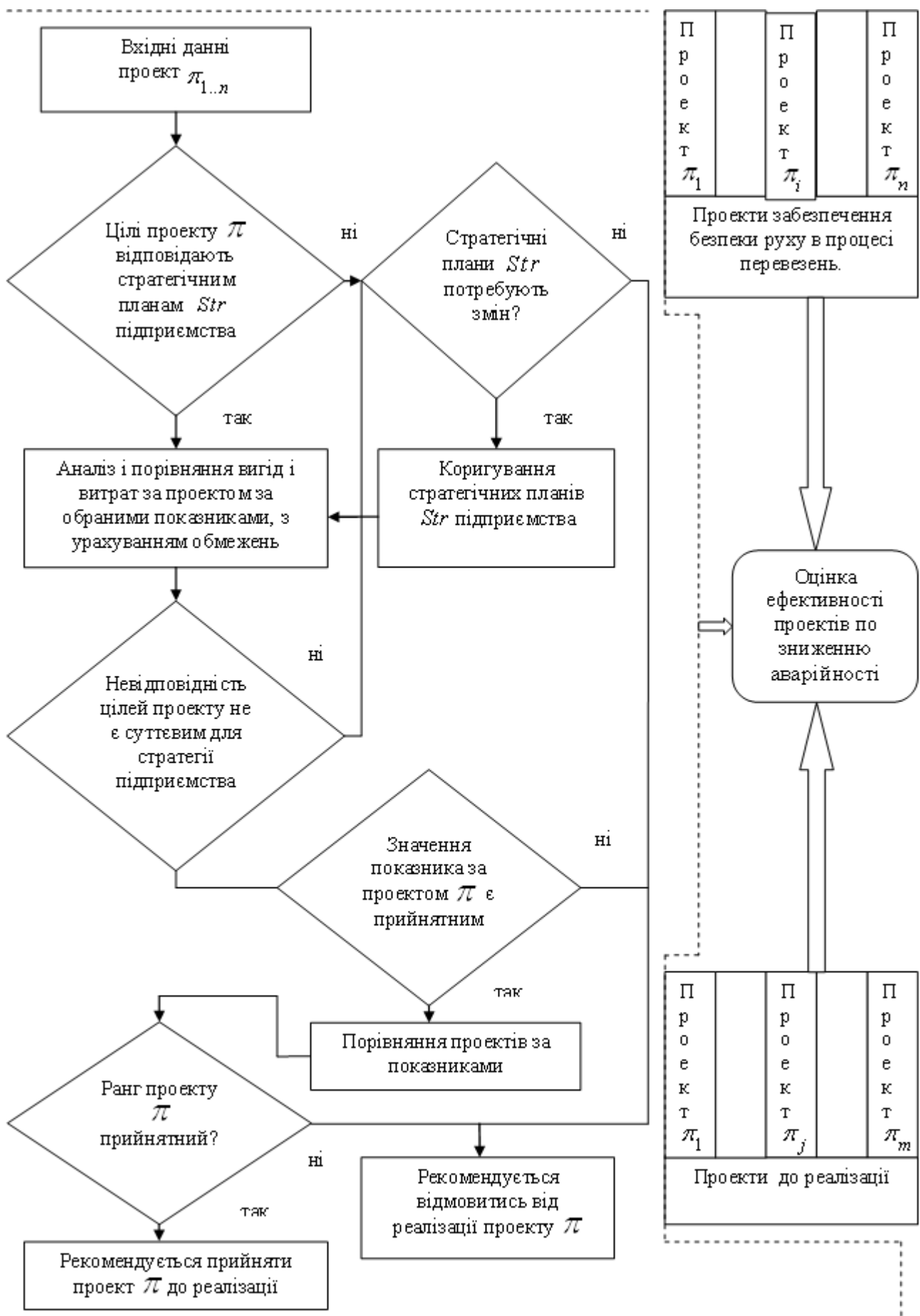


Рис. 3. Алгоритм реалізації проектів на підприємстві

Критичними для підприємства можуть бути наступні явища:

1. незбалансованість портфеля проектів підприємства;
2. збільшення відхилень по термінах і вартості проекту;
3. недолік і затримка фінансування проектів;
4. брак кваліфікованого персоналу;
5. конфлікт інтересів сторін;
6. конфлікт ресурсів;
7. зменшення прибутку і зміни по завершенню проектів запланованих показників економічної ефективності проекту;
8. не задоволеність якістю вироблюваних в рамках проекту продуктів або послуг.

Розглянемо методологічну систему оцінки інвестиційних проектів як таких, що розвиваються у взаємодії зі стратегічними планами підприємства відповідного рівня як взаємопов'язані процеси вкладання ресурсів і отримання результатів (рис. 3.) [3].

**Висновки.** В статті була розглянута методологічна система оцінки інвестиційних проектів як таких, що розвиваються у взаємодії зі стратегічними планами підприємства відповідного рівня як взаємопов'язані процеси вкладання ресурсів і отримання результатів.

У зв'язку з тим, що стан підприємства є важливим етапом при реалізації проекту, необхідно оцінити ресурсні і технологічні можливості підприємства для виконання робіт по проекту. Тому була запропонована поетапна методика реалізації проекту по забезпеченню низького рівня аварійності на дорогах за участю транспортних засобів підприємства. Дана методика описана алгоритмом реалізації проектів на підприємстві.

Соціально-економічна ефективність проектів, що були запропоновані, визначається впливом модернізації і розвитку мережі автомобільних доріг, автотранспортних підприємств, на витрати пасажирських перевезень, забезпечення безпеки учасників руху, поліпшення якості життя населення.

### Література

1. Звітність КП «Київпастрас» про ДТП на електричному транспорті за 9 місяців 2011р.
2. Воркут Т. А. Проектний аналіз. – Навчальний посібник – Київ: Український Центр духовної культури, 2000. – 440с. – Бібліогр. в кінці розд.
3. Галак І.І. Системні аспекти забезпечення безпеки руху в проектах перевезень. //Автомобільні дороги і дорожнє будівництво: К.: НТУ, 2008. – Вип. 75– С. 350 – 353.