



КУРСОВА РАБОТА

НА ТЕМА:

**УПРАВЛЕНИЕ НА STAKEHOLDERS НА ПРОЕКТ ИЗГРАЖДАНЕ НА
ТУНЕЛ ПОД ЛАМАНША**

Изготвил:

Проверил:

София, 2018

Открит на 6 май 1994 г. "тунела под Ламанша" (СТ) или "Chunnel" - както понякога е известен, е амбициозен проект, свързващ Фолкстоун, Великобритания с Кале, Франция посредством железопътна линия. Състоящ от три 50 километрова дълги тунела СТ е най-дългият подводен тунел в света, пресичащ Английски канал с 38 километра подводен тунел.

За да се направи критична оценка на управлението на заинтересованите страни по е важно да се разбере начина, по който проектът е планиран и изпълнен и как това се вписва в теорията по управление на проекти.

Проекта е „временно предприето действие за създаване на уникален продукт или услуга“¹. Проектите са целево ориентирани, включват координираното предприемане на взаимосвързани дейности и всички те са свързани с някаква уникалност.

Проектът за СТ действително е "временно усилие", предприето за предоставяне на услуга за пресичане между двете страни. Проектът за СТ е също "уникален" като най-голямото подводно съоръжение, ориентиран е към целта, тъй като включва цялостна цел за осъществяване на подводна връзка.

През 1981 г. британското и френското правителства са се събрали и са достигнали до споразумение за събиране на група, която да проучи възможността за частно финансиран проект. Четири схеми са били формално представени на двете правителства: предложение за СТ група / Франция-Манше железопътен транспорт, 2,8 мили висящ мост от Eurobridge, тунел 13 мили между изкуствени острови и предложение за автомагистрала по Ламанша, което се състои от път с голям диаметър тунели със вентилационни кули. Беше избран проекта СТ group / France-Manche.

Групата СТ / France-Manche се състои от две компании - СТG, британска компания и Manche (FM), френска компания. Ето защо споделяйте проекта между двете страни може би е в техен интерес, за да не може нито една от страните да твърди, че тунелът е нейн.

Британската СТG включва две банки и пет строителни компании, а във френската FM участват три банки и пет строителни компании. Спечелилият проект на СТG / FM се състои от дванадесет мили тунел двоен тунел като също включва централен по-малък тунел, който се използва за транспортиране на персонал, който поддържа съоръжението и е необходим за извънредни ситуации.

¹ Pinto, J. (2009) Project Management – achieving competitive advantage. 2nd Ed. Pearson. Project Management Institute (2011)

Беше решено проектирането и изграждането на проекта да се извърши от десет компании (пет френски и пет британски) общо в рамките на СТG / FM групата. Френският терминал са били изградени от пет френски строителни компании от групата "GIE Transmanche Construction", а английският терминал и е бил изграден от пет британски строителни компании в "Trankslink Joint Venture Group ". "Евротунел" ще управлява тунела след изграждането и ще управлява влаковете. Тя ще бъде независима от правителствата на Обединеното кралство и от Франция, но ще бъде отговорна и за двете страни. Двете групи строителни компании са били контролирани от един транснационален орган - TransManche Link. Била е създадена и надзорна инженерна група, която да наблюдава проекта и да докладва своите констатации на всяко правителство и на финансиращите страни.

И двете правителства са се споразумяли за 55-годишна оперативна концесия за изплащане на банковите заеми. Също така беше подписано споразумение за ползване на железопътния транспорт между Eurotunnel, British Rail и нейния френски еквивалент, че Eurotunnel ще определи цени и ще бъде гарантиран прихода от тунела.

Потенциалните ползи за създаването на постоянна транспортна връзка са били разглеждани от множество страни. И двете правителствата са се надявали, че СТ ще доведе до: икономически растеж във Великобритания и Франция, осигуряване на нови работни места, увеличаване на търговията между страните, предоставяне на алтернатива за други начини на пресичане на английски канал, напр. самолети и ферибот, облекчаване на капацитета на тези видове транспорт. Те също така са се надявали, че ще позволи на гражданите да пътуват по-бързо и по-комфортно по целия канал по един безпрецедентен начин.

От решаващо значение за успеха на проекта е било, че всички заинтересовани страни са били взети под внимание и са техните опасения и потенциално въздействие върху проекта. Вътрешните заинтересовани страни са били тези, които са били пряко ангажирани с проекта. Това включва двете национални правителства, банки и институции, финансиращи проекта, десетте транснационални (пет британски, пет френски) изпълнителя, участващи в изграждането и инженеринга на СТ (TransManche Link), регулаторните агенции, които наблюдават проекта и Eurotunnel. Външните заинтересовани страни биха могли да бъдат определени като тези, които не са пряко ангажирани с проекта, но все още оказват влияние върху проекта. Външните заинтересовани страни включват: широката общественост във Великобритания, потенциалните СТ клиенти, които биха искали да използват услугата и местните жители.