

**ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ З НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЙ
ЛЬВІВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БЕЗПЕКИ ЖИТТЄДІЯЛЬНОСТІ**

СЕПЕДА ГУАМАН ДІЕГО ФЕРНАНДО



УДК 005.8 : 005.334 : 61

**ПРОТИРИЗИКОВЕ УПРАВЛІННЯ СТЕЙКХОЛДЕРАМИ
ОРГАНІЗАЦІЙНИХ ПРОЕКТІВ У СФЕРІ ОБСЛУГОВУВАННЯ
ЛІТАКІВ В УМОВАХ ПОВЕДІНКОВОЇ ЕКОНОМІКИ**

05.13.22 – Управління проектами та програмами

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата технічних наук

Львів – 2020

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана у закладі вищої освіти «Університет економіки та права «КРОК».

Науковий керівник: доктор технічних наук, доцент
Данченко Олена Борисівна,
Черкаський державний технологічний університет,
професор кафедри програмного забезпечення
автоматизованих систем

Офіційні опоненти: доктор технічних наук, професор
Чумаченко Ігор Володимирович,
Харківський національний університет міського
господарства імені О.М. Бекетова,
завідувач кафедри управління проектами в міському
господарстві і будівництві

кандидат технічних наук, доцент
Ратушний Роман Тадейович,
Львівський державний університет безпеки
життєдіяльності Державної служби України з
надзвичайних ситуацій, ДСНС України,
перший проректор

Захист відбудеться «24» вересня 2020 р. о 14⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 35.874.02 у Львівському державному університеті безпеки життєдіяльності Державної служби України з надзвичайних ситуацій за адресою: 79007, м. Львів, вул. Клепарівська, 35, ауд. 217.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Львівського державного університету безпеки життєдіяльності Державної служби України з надзвичайних ситуацій за адресою: 79007, м. Львів, вул. Клепарівська, 35.

Автореферат розісланий «22» серпня 2020 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради
к.т.н.

Д. С. Кобилкін

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Проектний підхід зарекомендував себе як ефективний спосіб організації комерційної діяльності. Підприємство з обслуговування літаків в силу своєї складності вимагає застосування спеціальних організаційних методів та моделей управління. Особливої значущості у реалізації проекту зі створення підприємства з обслуговування літаків набуває управління ризиками, зокрема ризиками, що пов'язані зі стейкхолдерами такого проекту. І важливо у зв'язку з цим відзначити, що стейкхолдери діють в умовах поведінкової економіки, що, відповідно, зумовлює особливості такого протиризикового управління стейкхолдерами організаційних проектів.

Застосування проектного підходу в управлінні створенням нових підприємств, розвинення та модернізації виробництв, зокрема організаційних проектів, розглядали такі науковці, як: Бушуєв С. Д., Бушуєв Д. А., Бабак І. М., Бегун А. П., Вайсман В. О., Вітютін Є. Ю., Годованюк П. Д., Дружинін Є. А., Емад А. Абдуль Рети, Кононенко І. В., Кошкін К. В., Латкін М. О., Малєєва О. В., Медведєва О. М., Погудіна О. К., Рач В. А., Сляднєв О. В., Сухонос М. К., Татомир А. В., Ченарані Алі Мохаммад, Чернов С. К., Чимшир В. І., Щеголь В. А. та Яшина О. С.

Науковим дослідженням щодо управління ризиками проектів у різних сферах діяльності присвячені роботи багатьох вітчизняних науковців, зокрема: Бушуєва С. Д., Бушуєвої Н. С., Бедрія Д. І., Белошицького А. О., Гогунського В. Д., Данченко О. Б., Дружиніна Є. А., Зачка О. Б., Колеснікової К. В., Кононенка І. В., Кошкіна К. В., Медведєвої О. М., Рака Ю. П., Рача В. А., Рача Д. В., Савіної О. Ю., Семко І. Б., Тесленка П. О., Теслі Ю. М., Тригуби А. М., Чернова С. К., Чумаченка І. В.

У частині ідентифікації стейкхолдерів проекту та управління ними, проводили дослідження такі науковці, як: Бушуєв С. Д., Бушуєв Д. А., Гусєва Ю. Ю., Данченко О. Б., Кадикова І., Ларіна С., Мартиненко О. С., Нохріна Л. А., Оберемок І. І., Рейтер С., Тесленко П. О., Тесля Ю. М., Фрімен Е., Чумаченко І. В.

В основу роботи у частині поведінкової економіки лягли дослідження основоположників теорії поведінкової економіки – Дена Аріелі (*Dan Ariely*), Ричарда Талера (*Richard H. Thaler*), Герберта Саймона (*Herbert A. Simon*), Денієла Канемана (*Daniel Kahneman*), Амоса Тверські (*Amos Nathan Tversky*), а також вітчизняних та зарубіжних науковців Бушуєва С. Д., Бушуєва Д. А., Бедрія Д. І., Яковлевої О. А.

Отже, сьогодні існує необхідність створення та впровадження моделей та методів протиризикового управління стейкхолдерами організаційних проектів у сфері обслуговування літаків в умовах поведінкової економіки, що дозволить підвищити ефективність управління такими проектами за рахунок зменшення впливу ризиків та факторів поведінкової економіки. Для реалізації поставлених завдань необхідне удосконалення практики управління стейкхолдерами організаційних проектів у сфері обслуговування літаків, з урахуванням зниження впливу їх ризиків та факторів поведінкової економіки, а також введення поняття «організаційний проект у сфері обслуговування літаків».

Виникає **актуальне науково-прикладне завдання**, пов'язане зі створенням і дослідженням моделей та методів протиризикового управління стейкхолдерами

організаційного проекту у сфері обслуговування літаків в умовах поведінкової економіки.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами й темами.

Дисертаційне дослідження виконано в рамках науково-дослідної роботи «Розробка моделей, методів та креативних технологій управління ризиками проектів бізнесу» (№ державної реєстрації 0116U005033, з 2016 р.) відповідно до тематичного плану науково-дослідних робіт Університету економіки та права «КРОК». У цих дослідженнях автор був виконавцем окремих розділів.

Мета й завдання дослідження.

Метою дисертаційної роботи є підвищення ефективності управління організаційними проектами у сфері обслуговування літаків в умовах поведінкової економіки шляхом розроблення моделей та методів протиризикового управління їхніми стейкхолдерами.

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити наступні наукові задачі:

- проаналізувати предметну галузь, зокрема: особливості управління організаційними проектами у сфері обслуговування літаків, ідентифікувати стейкхолдерів та ризики таких проектів, визначити фактори поведінкової економіки, які впливають на організаційні проекти, дослідити існуючі моделі й методи управління ризиками та стейкхолдерами проектів;
- розробити концептуальну модель оточення організаційних проектів у сфері обслуговування літаків з урахування факторів поведінкової економіки;
- застосувати моделі ідентифікації та оцінювання стейкхолдерів організаційних проектів у сфері обслуговування літаків;
- розвинути інформаційну модель взаємодії стейкхолдерів організаційних проектів у сфері обслуговування літаків;
- розробити матрицю ризиків стейкхолдерів організаційних проектів у сфері обслуговування літаків з врахуванням факторів поведінкової економіки;
- удосконалити метод PESTLE-аналізу за рахунок введення нових факторів поведінкової економіки;
- розробити таргетний метод протиризикового управління стейкхолдерами організаційних проектів у сфері обслуговування літаків в умовах поведінкової економіки;
- апробувати результати досліджень у практиках управління організаційними проектами у сфері обслуговування літаків.

Об'єкт дослідження – процеси управління стейкхолдерами організаційних проектів у сфері обслуговування літаків.

Предмет дослідження – моделі та методи протиризикового управління стейкхолдерами організаційних проектів у сфері обслуговування літаків в умовах поведінкової економіки.

Методи дослідження. Методологічною основою дисертаційної роботи є комплекс загальнонаукових та спеціальних методів наукового пізнання, зокрема: системний та концептуальний підходи, метод аналізу та синтезу, методологія управління проектами. У роботі були використанні такі методи досліджень: системний аналіз при виявленні особливостей управління організаційними проектами у сфері обслуговування літаків та їх стейкхолдерів й ризиків; теорія

стейкхолдерів з метою ідентифікації та аналізу стейкхолдерів організаційного проекту у сфері обслуговування літаків; методи аналогій; PESTLE-аналіз для ідентифікації оточення організаційного проекту у сфері обслуговування літаків; SWOT-аналіз для визначення сильних і слабких сторін, а також можливостей та загроз для проекту; метод експертних оцінок та статистичний метод для оцінювання ризиків організаційного проекту у сфері обслуговування літаків; методологія IDEF, а саме модель DFD; теорія імовірностей для оцінки ризиків організаційного проекту у сфері обслуговування літаків.

Наукова новизна одержаних результатів. За результатами наукового пошуку сформульовано наступні положення, що мають ознаки наукової новизни та виносяться на захист:

Уперше:

– розроблено концептуальну модель оточення організаційного проекту у сфері обслуговування літаків з урахуванням впливу політичних, економічних, соціальних, технологічних, правових та екологічних факторів (згідно з факторами PESTLE-аналізу), а також з врахуванням впливу факторів поведінкової економіки на проект, яка дає змогу підвищити ефективність управління оточенням організаційних проектів у сфері обслуговування літаків;

– запропоновано таргетний метод протиризикового управління стейкхолдерами організаційного проекту у сфері обслуговування літаків, який полягає в управлінні кожним окремим стейкхолдером шляхом зниження впливу ризиків та факторів поведінкової економіки, пов'язаних саме з цим стейкхолдером, на проект, який дає змогу підвищити ефективність управління стейкхолдерами проекту через вибір стейкхолдерів з найнижчими ризиками.

Удосконалено:

– класичний метод PESTLE-аналізу за рахунок введення нових факторів поведінкової економіки, який полягає у визначенні та оцінці не тільки політичних, економічних, соціальних, технологічних, правових та екологічних факторів, а й факторів поведінкової економіки, та який дає змогу проаналізувати стейкхолдерів організаційного проекту у сфері обслуговування літаків з точки зору закономірностей поведінкової економіки.

Дістало подальшого розвитку:

– інформаційна модель взаємодії стейкхолдерів організаційних проектів у сфері обслуговування літаків за рахунок розробки типової організаційної структури команди таких проектів, яка дає змогу визначити відповідальні ролі в команді проекту за комунікації з кожним зовнішнім стейкхолдером проекту.

Практичне значення одержаних результатів.

Науково-практичні інструменти, розроблені та удосконалені в роботі, дають змогу ефективно управляти оточенням організаційних проектів у сфері обслуговування літаків. Розроблені моделі та методи уможливають ефективніше управляти стейкхолдерами організаційних проектів у сфері обслуговування літаків із врахуванням впливу ризиків від їх діяльності або бездіяльності, а також факторів поведінкової економіки.

Практичне значення результатів дисертаційного дослідження підтверджується впровадженням їх в процес управління організаційними проектами у сфері

обслуговування літаків у товаристві з обмеженою відповідальністю «Авіакомпанія «Атласджет Україна», м. Київ (акт впровадження від 13.11.2019), товаристві з обмеженою відповідальністю «Хендлінгова компанія «Авіасервіс», м. Бориспіль Київської області (акт впровадження від 13.11.2019) та Міжгалузевому науково-дослідному інституті проблем фізичного моделювання режимів польоту літаків Національного аерокосмічного університету ім. М.Є. Жуковського «Харківський авіаційний інститут», м. Харків (акт впровадження від 29.10.2019).

Обґрунтованість та достовірність результатів досліджень підтверджується узгодженістю теоретичних положень, отриманих у дисертаційній роботі, з результатами практичного впровадження моделей та методів протиризикового управління стейкхолдерами організаційних проектів у сфері обслуговування літаків з урахуванням впливу їх ризиків та факторів поведінкової економіки у діяльність підприємств державного та приватного сектору, на базі яких можна проводити обслуговування літаків.

Особистий внесок здобувача. Дисертація є самостійною, завершеною науковою роботою, що виконана здобувачем особисто. Є наукові праці, опубліковані у співавторстві, здобувачу особисто належать такі положення: у [3] запропонована інформаційна модель взаємодії стейкхолдерів організаційних проектів у сфері обслуговування літаків; у [4] наведено процес ідентифікації стейкхолдерів організаційних проектів у сфері обслуговування літаків та проведено аналіз їх впливу; у [6] представлено практичну реалізацію протиризикового управління стейкхолдерами організаційного проекту у сфері обслуговування літаків; у [13] запропоновано удосконалити метод PESTLE-аналізу зовнішнього середовища проектів за рахунок включення аналізу факторів поведінкової економіки.

Апробація результатів дисертації.

Положення дисертації обговорювалися на засіданнях кафедри бізнес-адміністрування та управління проектами Університету «КРОК». Теоретичні висновки і практичні рекомендації дисертаційного дослідження були представлені та апробовані на таких конференціях: науково-практичній конференції «Еволюція наукової думки в контексті європейського вибору України» (м. Київ, 2015 р.); науково-практичній конференції «Українські перспективи у світовому розвитку» (м. Київ, 2016 р.); науково-практичній конференції «Наукові тренди сучасності» (м. Київ, 2017 р.); науково-практичній конференції «Формування молодіжного потенціалу в управлінні проектами» (м. Київ, 2017 р.); міжнародній науково-практичній конференції «Управління проектами: стан та перспективи» (м. Миколаїв, 2018-2019 рр); науково-практичній конференції молодих учених «Актуальні питання сучасної науки та практики» (м. Київ, 2018 р.); міжнародній науково-практичній конференції «Project, Program, Portfolio Management (P3M)» (м. Одеса, 2018 р.); міжнародній науково-практичній конференції «Управління проектами у розвитку суспільства» (м. Київ, 2019 р.).

Публікації. За темою дисертаційного дослідження опубліковано 17 наукових праць, з них, статей у фахових виданнях України – 7 статей, з яких 4 включені до міжнародних наукометричних баз, у наукових періодичних виданнях інших держав – 1, публікацій за матеріалами конференцій – 7, додаткових публікацій – 3.

Структура та обсяг дисертаційного дослідження. Дисертаційна робота складається зі вступу, чотирьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг дисертації становить 182 сторінки, з них 112 сторінок основного тексту, 13 рисунків і 46 таблиць. Список використаних джерел міститься на 23 сторінках і складається з 209 найменувань, 3 додатки містяться на 11 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** дисертаційної роботи розглянуто: актуальність науково-прикладного дослідження; зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами; мету та завдання дослідження; об'єкт, предмет і методи дослідження; наукову новизну і практичну цінність одержаних результатів; особистий внесок здобувача; інформацію про реалізацію, апробацію та публікацію результатів.

У **першому розділі** проведено загальний аналіз підприємств у світі та в Україні, які надають послуги з технічного обслуговування літаків, окреслено їх особливості та основні проблеми, з якими стикаються такі підприємства у своїй діяльності. З метою пошуку ефективних моделей та методів управління у сфері обслуговування літаків був проведений аналіз застосування методології управління проектами у різних сферах діяльності, за результатами, якого виявлено, що вона проявила себе дієвим інструментом. Виходячи із аналізу впровадження проектного підходу у сфері обслуговування літаків у світі та в Україні, зокрема виявлено, що є потреба у створенні окремих підприємств, які б мали змогу обслуговувати літаки як на території аеропортів, так і за їх межами. Крім того, відповідно до існуючої на сьогоднішній день класифікації проектів такі проекти відносяться до організаційних.

Автором запропоновано нове визначення: організаційний проект у сфері обслуговування літаків – створення нового підприємства із надання послуг з обслуговування літаків з метою забезпечення ефективності їх експлуатації в умовах обмеженого часу та ресурсів. Основні характерні риси організаційних проектів у сфері обслуговування літаків наведено у табл. 1.

Виходячи із характерних рис та особливостей організаційних проектів у сфері обслуговування літаків, їх можна класифікувати за наступними ознаками (табл. 2).

Основні етапи життєвого циклу організаційного проекту у сфері обслуговування літаків представимо на рис. 1.

Наведені вище особливості організаційного проекту у сфері обслуговування літаків показали, що основною проблемою може бути діяльність або бездіяльність стейкхолдерів цих проектів та ризики, що пов'язані із ними. Проаналізовано сучасні моделі та методи управління ризиками та стейкхолдерами проектів, зокрема визначені основні ризики, з якими стикатиметься організаційний проект у сфері обслуговування літаків, в умовах поведінкової економіки.

Визначено перелік стейкхолдерів організаційного проекту у сфері обслуговування літаків, до нього можна віднести наступних: 1 – Команда проекту на чолі з керівником проекту, 2 – Персонал підприємства з обслуговування літаків, 3 – Ініціатор, 4 – Замовник, 5 – Власник, 6 – Інвестор, 7 – Конкуренти основних учасників проекту, 8 – Органи влади, 9 – Ліцензіари, 10 – Громадські групи та організації, 11 – Підрядники/постачальники, 12 – Інші зацікавлені сторони, 13 –

Споживачі кінцевої продукції. Виявлено, що для організаційних проектів у сфері обслуговування літаків, зокрема при роботі з внутрішніми та зовнішніми людськими ресурсами, є необхідність застосування вже розроблених, а також вироблення нових, стратегій із застосування компетентнісного підходу, врахування ризиків та факторів поведінкової економіки мають важливе значення.

Таблиця 1 – Характерні риси організаційних проектів у сфері обслуговування літаків

Ознака	Опис ознаки проекту
Ціль	Створення нового підприємства з надання послуг з технічного обслуговування широкофюзеляжних пасажирських літаків з метою забезпечення ефективності їх експлуатації
Унікальність	Послуги з технічного обслуговування широкофюзеляжних пасажирських літаків є складними, вимагають спеціальної підготовки при організації такого роду бізнесу
Тимчасовість	За певний проміжок (від 10 до 12 міс.) часу від початку до кінця проекту буде створено нове підприємство з технічного обслуговування широкофюзеляжних пасажирських літаків
Послідовність	Такі проекти мають певний порядок виконання робіт, без завершення одного етапу перейти до наступного неможливо
Обмеженість ресурсів	Необхідна наявність 1) значного обсягу фінансових ресурсів (до 10 млн доларів США); 2) кваліфікованого та спеціалізованого персоналу для обслуговування широкофюзеляжних пасажирських літаків); 3) спеціальних матеріалів, зокрема деталей; 4) необхідної інфраструктури; 5) актуальної технічної інформації

Проведено ідентифікацію ризиків стейкхолдерів, що можуть виникати в процесі реалізації організаційного проекту у сфері обслуговування літаків, до яких можна віднести такі: ризики команди проекту; ризики ініціатора (замовника та власника); ризики інвестора; ризики конкурентів; ризики органів влади та ліцензіарів; ризики громадських груп та організацій; ризики підрядника/постачальника; ризики інших зацікавлених сторін та ризики споживачів.

Факторами поведінкової економіки під час управління стейкхолдерами організаційного проекту у сфері обслуговування літаків є: епістемічна самовпевненість; якірування; ефект Даннінга-Крюгера; прокрастинація; надлишкове фінансування задач; переоцінка грошових ресурсів; розсіювання цілей.

Вивчено сучасні методи та підходи до управління стейкхолдерами та ризиками в організаційних проектах у сфері обслуговування літаків; зроблено висновок, що для досягнення успіху при управлінні організаційними проектами у сфері обслуговування літаків необхідні моделі та методи, які будуть допомагати управляти стейкхолдерами з урахуванням ризиків та факторів поведінкової економіки. За результатами проведеного аналізу поставлено завдання дослідження

щодо розробки моделей та методів протиризикового управління організаційними проектами у сфері обслуговування літаків в умовах поведінкової економіки.

Таблиця 2 – Класифікація організаційних проектів у сфері обслуговування літаків

Критерій класифікації	Обґрунтування
За сферою діяльності	Організаційні та полягають у створенні нового підприємства
За складом, структурою та предметною галуззю проекту	Монопроект, що має на меті створення нового підприємства у сфері обслуговування літаків
За масштабами проекту	Малі, які мають капіталовкладення на рівні до 10-15 млн. доларів США
За характером предметної галузі	Інноваційні, оскільки головною їх метою є створення підприємства, яке вийде на ринок авіаційної галузі з новою послугою
За тривалістю проекту	Короткострокові та будуть реалізовані протягом трьох років
За характером проекту/рівнем учасників	Змішані, оскільки у реалізації цих проектів зацікавлені як іноземні замовники, так і вітчизняні
За джерелами фінансування проекту	Змішані у зв'язку з тим, що вартість проекту дуже значна і потребує великого обсягу інвестицій та можуть фінансуватися як коштами іноземних замовників, так і вітчизняних

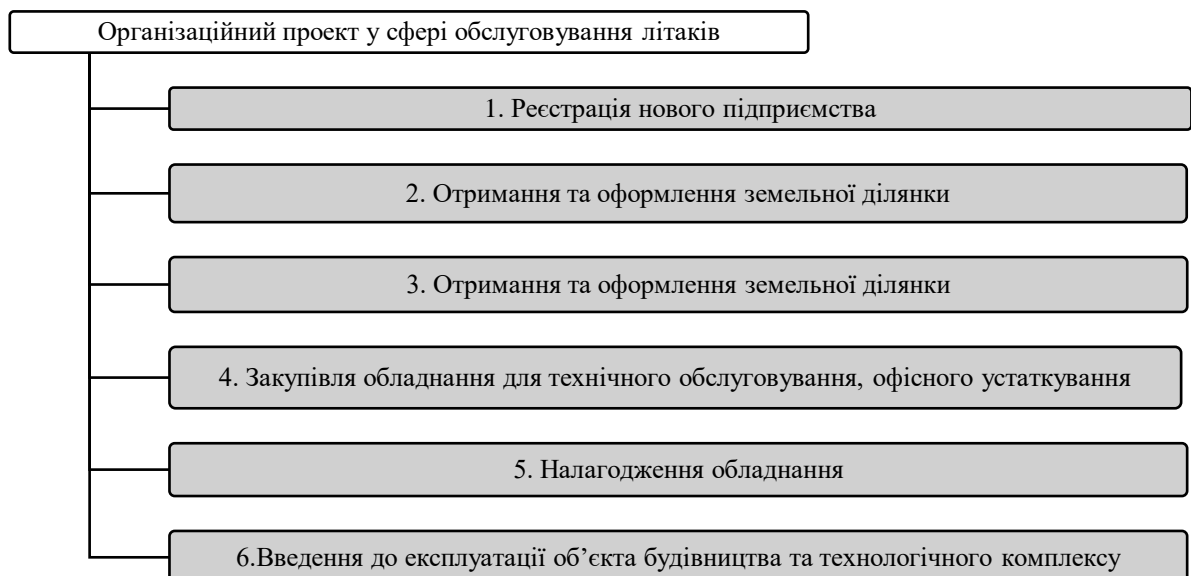


Рисунок 1 – Етапи життєвого циклу організаційного проекту у сфері обслуговування літаків

У **другому розділі** для управління стейкхолдерами організаційного проекту у сфері обслуговування літаків автором було проведено їх ідентифікацію та аналіз їх впливу на проект за допомогою застосування існуючих моделей ідентифікації та оцінювання стейкхолдерів, зокрема діаграми оцінки ступеня підтримки/протидії або

сили впливу; матриць «Влада – Динамізм», «Загрози – Співробітництво» та «Наміри – Поінформованість».

Оцінку ступеня підтримки/протидії або сили впливу стейкхолдерів на організаційний проект у сфері обслуговування літаків можна представити у вигляді діаграми на рис. 2, яка демонструє силу підтримки або протидії з їхнього боку (розміщення кіл у просторі), які можуть бути позитивними або негативними, а також силу їхнього впливу (розмір кіл).

Так, вісь x – це ступінь підтримки/протидії, а вісь y – сила впливу.

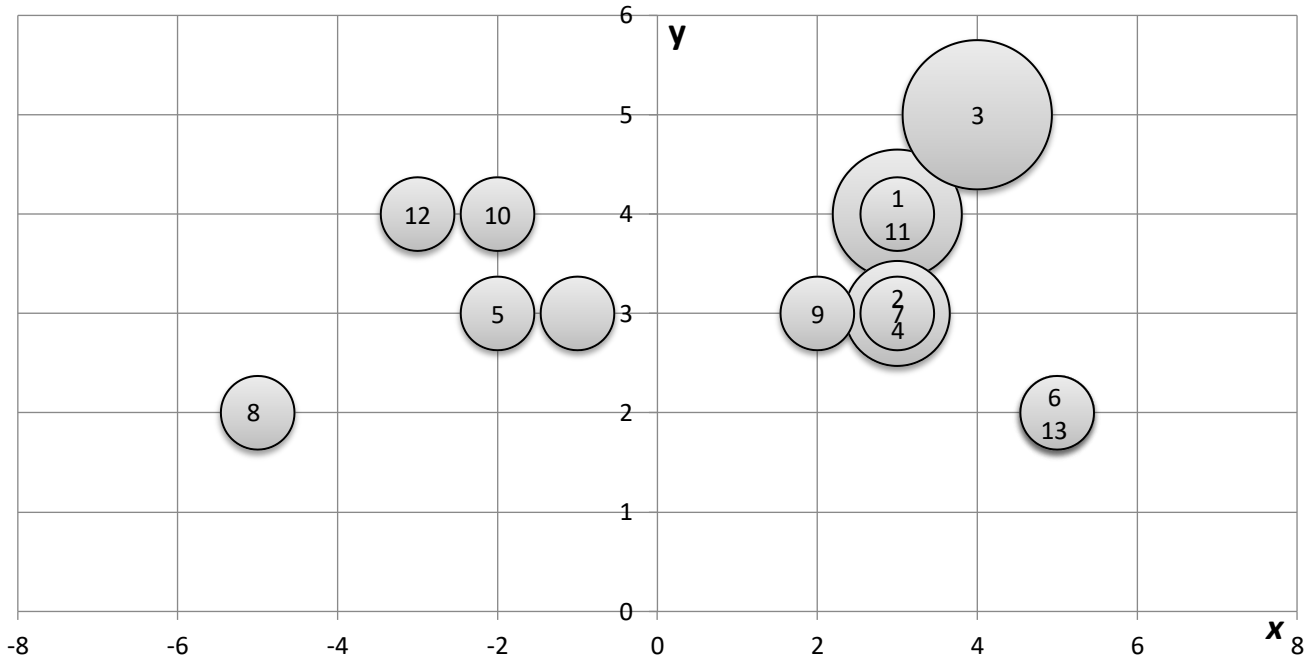


Рисунок 2 – Матриця стейкхолдерів організаційного проекту у сфері обслуговування літаків

За результатами оцінювання стейкхолдерів організаційного проекту у сфері обслуговування літаків, можна зрозуміти, що запорукою успішної реалізації проекту є задоволення потреб та цілей усіх стейкхолдерів. Для цього керівнику проекту та його команді необхідно бути уважними при здійсненні комунікації з кожним стейкхолдером.

Розроблено модель оточення організаційних проектів у сфері обслуговування літаків, яку автор вибудував на підставі застосування методу PESTLE-аналізу, що аналізує оточення проекту з точки зору політичних (P), економічних (E), соціальних (S), технологічних (T), правових (L) та екологічних (En) факторів. Окрім, яких пропонується розширити за рахунок введення аналізу факторів поведінкової економіки (BE-фактор (Behavioral Economics)), що справляють не менший вплив на проект, ніж інші фактори, які виділяються при здійсненні PESTLE-аналізу.

На основі політичних, економічних, соціальних, технологічних, *правових*, *екологічних* факторів, а також факторів поведінкової економіки (BE) можна виявити причини (проблеми) виникнення груп ризиків, яких загалом 9 груп, що пов'язані з діяльністю стейкхолдерів, які представимо у вигляді рис. 3.

З метою підвищення ефективності управління проектом та забезпечення якісної комунікації у проекті автором запропонована інформаційна модель взаємодії

стейкхолдерів організаційного проекту у сфері обслуговування літаків, яка наведена на рис. 4.

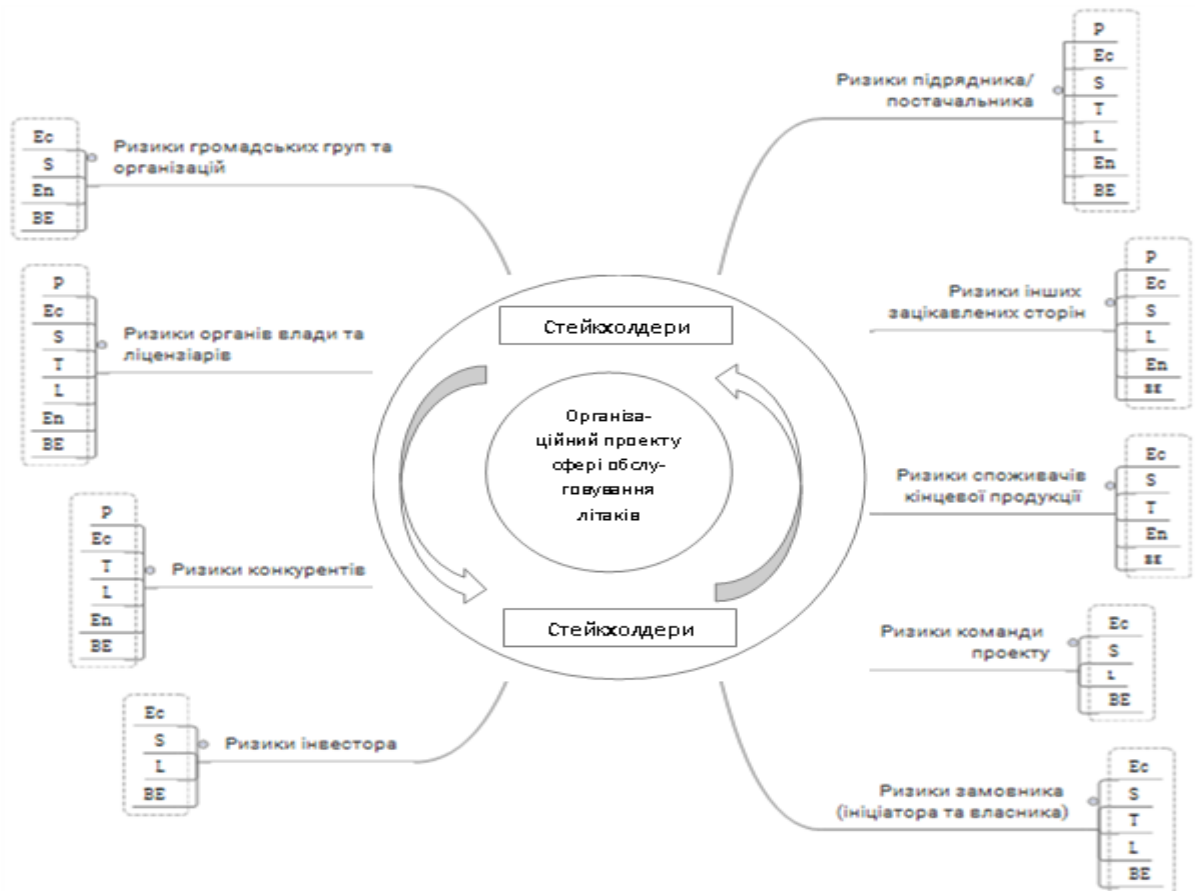


Рисунок 3 – Концептуальна модель оточення організаційного проекту у сфері обслуговування літаків в умовах поведінкової економіки

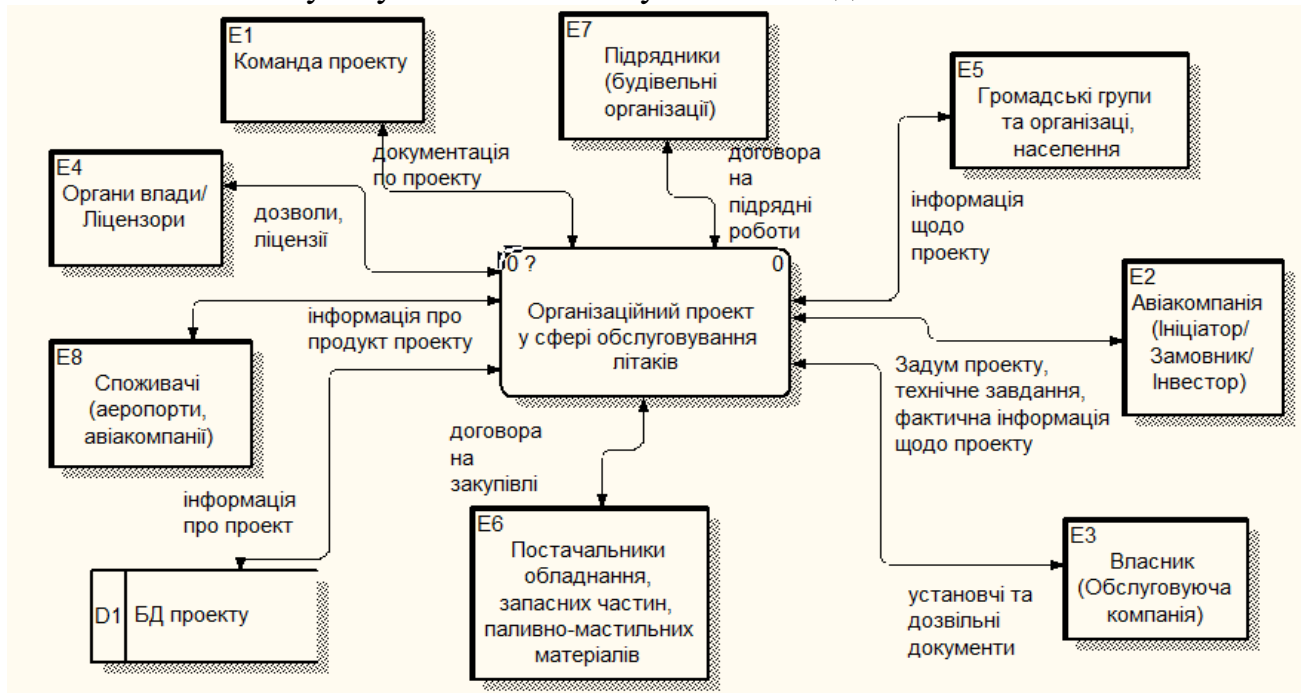


Рисунок 4 – Інформаційна модель взаємодії стейкхолдерів організаційних проектів у сфері обслуговування літаків

Проблеми комунікації між стейкхолдерами проекту можуть викликати інформаційні ризики, зокрема: рівень компетентності учасників проекту;

несвоєчасне передавання інформації; передавання помилкової інформації; свідоме або несвідоме перекручення інформації; наявність якісного зворотного зв'язку; людські емоції; цінності людини; невміння слухати співрозмовника та ін.

Для забезпечення якісної та своєчасної комунікації команди проекту зі стейкхолдерами під час планування та реалізації організаційного проекту у сфері обслуговування літаків, автором пропонується шаблонний варіант організаційної структури (OBS) проекту, яку наведено на рис. 5.

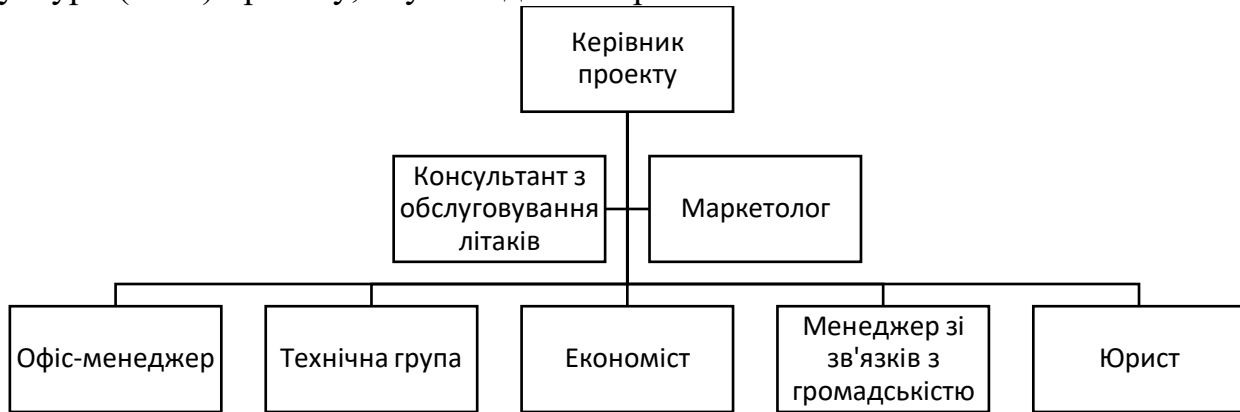


Рисунок 5 – Шаблон OBS організаційного проекту у сфері обслуговування літаків

Виходячи із ролей кожного із членів команди організаційного проекту у сфері обслуговування, видно яким чином повинні відбуватися комунікації із стейкхолдерами проекту, які наведено на рис. 6.



Рисунок 6 – Розвинута інформаційна модель взаємодії стейкхолдерів організаційного проекту у сфері обслуговування літаків

У випадку виникнення проблем в процесі обміну інформацією в організаційному проекті у сфері обслуговування літаків його успішність може бути поставлена під загрозу.

Таким чином, виходячи з наведеного вище, проектний менеджер та члени його команди повинні своєчасно обирати оптимальні варіанти взаємодії у проекті та шляхи обміну інформацією для забезпечення успішної реалізації проекту.

У третьому розділі під час ідентифікації та оцінювання впливу стейкхолдерів організаційного проекту у сфері обслуговування літаків автором пропонується удосконалити метод PESTLE-аналізу за рахунок введення BE-фактору, алгоритм якого наведемо у вигляді блок-схеми (рис. 7).

Алгоритм удосконаленого методу PESTLE+BE-аналізу включає у себе наступні кроки:

1. Визначення факторів, які можуть мати вплив на середовище проекту: 1.1. Фактори: P, Ec, S, T, L, En; 1.2. Фактор BE.

2. Збір інформації щодо динаміки та характеру зміни кожного фактора (P, Ec, S, T, L, En, BE).

3. Аналіз значення та ступеня впливу кожного фактора (P, Ec, S, T, L, En, BE).

4. Складення зведеної таблиці вдосконаленого PESTLE-аналізу.

5. Виведення результатів вдосконаленого PESTLE-аналізу.

Так, за допомогою PESTLE+BE-аналізу керівник проекту та його команда може не тільки ідентифікувати фактори та оцінити їх можливий вплив на проект у майбутньому, але й призначати відповідальних за контроль та моніторинг зміни факторів, а також завчасно розробляти заходи щодо реагування на ці зміни.

При тому, що підготовка деяких заходів може зайняти тривалий час, для команди проекту зміни факторів вже не стануть проблемою. До багатьох майбутніх подій команда проекту буде завчасно готова. А це, у свою чергу, дозволить більш швидко реакцію та більшу гнучкість – власне підвищення мобільності за рахунок простого використання удосконаленого інструмента стратегічного аналізу.

З метою ідентифікації груп ризиків та переліку ризиків організаційного проекту у сфері обслуговування літаків необхідно для початку стейкхолдерів розділити на внутрішніх та зовнішніх та згрупуємо їх за типами ризиків. До внутрішніх стейкхолдерів відносяться: менеджер проекту, команда проекту; ініціатор; замовник та власник. До зовнішніх стейкхолдерів відносяться: інвестор; конкуренти основних учасників проекту; органи влади; ліцензіари; громадські групи та організації; підрядники та постачальники; інші зацікавлені сторони; споживачі кінцевої продукції.

За результатами ідентифікації стейкхолдерів та за допомогою удосконаленого методу PESTLE+BE-аналізу, який наведено на рис. 7, можна визначити які фактори можуть мати вплив на стейкхолдерів організаційного проекту у сфері обслуговування літаків, можна побудувати відповідну матрицю та представити її у вигляді табл. 3.

Наступним кроком є аналіз факторів, що приведені у табл. 3, які можуть мати позитивний або негативний вплив на реалізацію організаційних проектів у сфері обслуговування літаків. Для наочності представлення ризиків стейкхолдерів згрупуємо їх за подібністю факторів та ролей, зокрема: ризики команди проекту;

ризика ініціатора (замовника та власника); ризики інвестора; ризики конкурентів; ризики органів влади та ліцензіарів; ризики громадських груп та організацій; ризики підрядника/постачальника; ризики інших зацікавлених сторін; ризики споживачів кінцевої продукції.

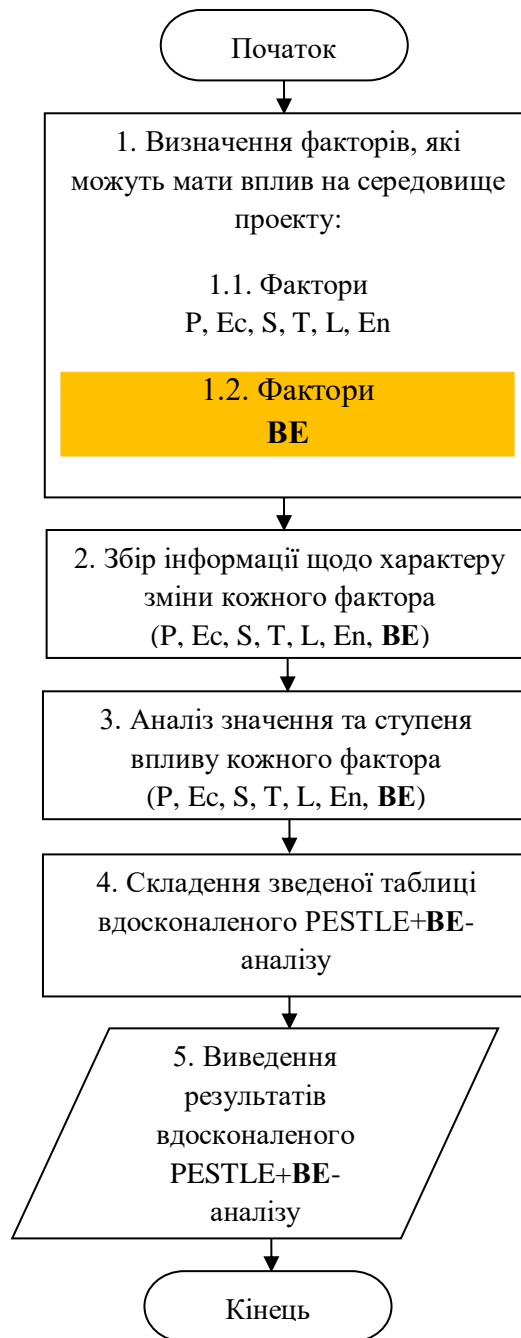


Рисунок 7 – Алгоритм удосконаленого методу PESTLE аналізу за рахунок введення BE-фактора

На основі політичних, економічних, соціальних, технологічних, правових, екологічних факторів, а також факторів поведінкової економіки (BE) можна виявити причини (проблеми) виникнення груп ризиків, що пов'язані з діяльністю стейкхолдерів.

Автором запропоновано таргетний метод протиризикового управління стейкхолдерами організаційного проекту у сфері обслуговування літаків, що

ґрунтується на проведенні аналізу кожного стейкхолдера за допомогою двох наборів критеріїв, які застосовуються поетапно, зокрема: аналізу ризиків з метою визначення критичних ризиків та проведення PESTLE+BE-аналізу.

Таблиця 3 – Матриця впливу PESTLE+BE-факторів на стейкхолдерів організаційних проектів у сфері обслуговування літаків

Стейк-холдери	Фактори PESTLE+BE-аналізу (від 1 до 10 балів)						
	P	Ec	S	T	L	En	BE
1	1	5	5	7	1	1	9
2	1	6	6	7	1	1	5
3	7	8	3	6	5	2	6
4	7	8	3	7	5	2	6
5	7	8	3	8	5	2	6
6	7	8	3	8	5	2	8
7	6	8	2	8	5	2	8
8	9	5	6	1	5	1	8
9	1	3	2	5	1	1	4
10	5	5	5	2	3	1	7
11	4	7	2	7	2	1	6
12	1	2	1	3	1	1	3
13	7	7	2	6	2	1	6

Алгоритм таргетного методу протиризикового управління стейкхолдерами організаційного проекту у сфері обслуговування літаків, який наведено на рис. 8, включає у себе наступні етапи:

1. Виявлення стейкхолдерів. На цьому етапі команда проекту аналізує оточення організаційного проекту у сфері обслуговування літаків та проводить ідентифікацію та опис усіх стейкхолдерів проекту. Як правило, для організаційних проектів у сфері обслуговування літаків є тринадцять стейкхолдерів.

2. Побудова матриці впливу PESTLE+BE-факторів на стейкхолдерів організаційних проектів у сфері обслуговування літаків. На цьому етапі команда проекту для кожного i -го стейкхолдера ідентифікує групи ризиків та будує матрицю впливу.

3. Групування стейкхолдерів відбувається виходячи із подібності факторів та ролей у проекті, зокрема: ризики команди проекту; ризики ініціатора (замовника та власника); ризики інвестора; ризики конкурентів; ризики органів влади та ліцензіарів; ризики громадських груп та організацій; ризики підрядника/постачальника; ризики інших зацікавлених сторін; ризики споживачів кінцевої продукції.

4. Аналіз стейкхолдерів продовжимо за 9 (дев'ятьма) групами ризиків стейкхолдерів, які позначатимемо j , від 1 до 9. Для кожної j -ї групи ризиків

починається процес оцінки та продовжується доти, поки не будуть проаналізовані усі 9 груп ризиків.

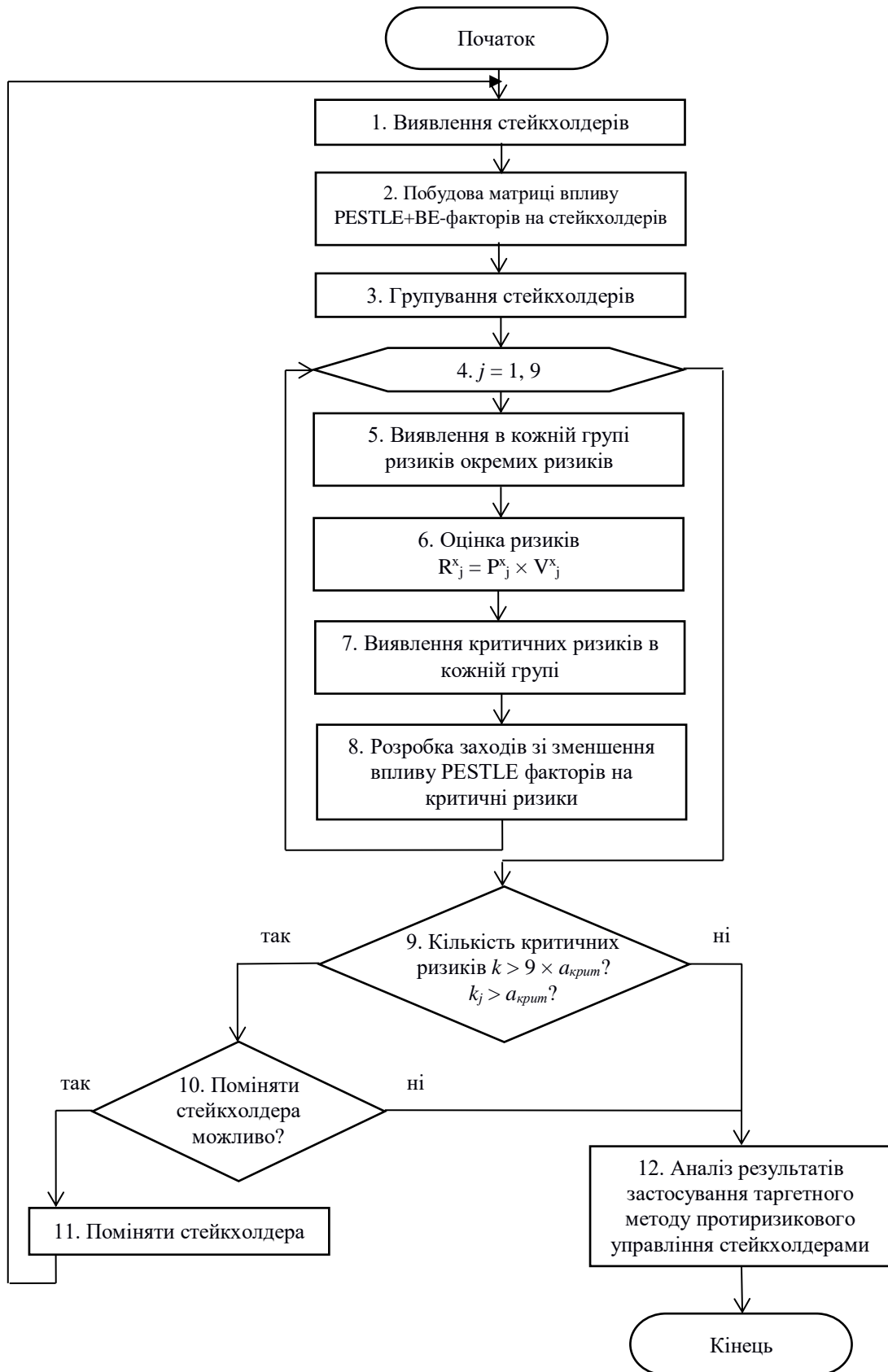


Рисунок 8 – Блок-схема таргетного методу протиризикового управління стейкхолдерами

5. Виявлення в кожній групі ризиків окремих ризиків. На цьому етапі кожна j -ї група ризиків i -го стейкхолдера деталізується на окремі ризики згідно PESTLE+BE-факторів. Автором у процесі дослідження було проведено аналіз крізь призму груп ризиків, в результаті якого було виділено дев'ять ризиків:

- 1) ризики команди проекту;
- 2) ризики замовника (ініціатора та власника);
- 3) ризики інвестора;
- 4) ризики конкурентів;
- 5) ризики органів влади та ліцензіарів;
- 6) ризики громадських груп та організацій;
- 7) ризики підрядника/постачальника;
- 8) ризики інших зацікавлених сторін;
- 9) ризики споживачів кінцевої продукції.

6. Оцінка ризиків. Команда проекту здійснює оцінку ризиків (R^y_j) за формулою (1).

$$R^x_j = P^x_j \times V^x_j, \quad (1)$$

де R^x_j – x -ризик j -ї групи стейкхолдерів;

P^x_j – ймовірність виникнення x -ризиків j -ї групи стейкхолдерів, від 0 до 1;

V^x_j – вплив x -ризиків j -ї групи стейкхолдерів, від 0 до 1;

j – група стейкхолдерів, від 1 до 9;

x – порядковий номер ризику j -ї групи стейкхолдерів.

Ризики оцінюються за допомогою методу експертних оцінок та статистичного методу.

7. Виявлення критичних ризиків в кожній групі ризиків. За результатами оцінки команда проекту з'ясовує, які є конкретні критичні ризики у кожній j -ї групі ризиків.

8. Розробка заходів зі зменшення впливу PESTLE+BE факторів на критичні ризики. Здійснюється розроблення заходів для запобігання або реагування на настання критичних ризиків кожної j -ї групи стейкхолдерів. До заходів можна віднести наступні: навчання, підвищення кваліфікації, проведення майстер-класу, додаткові зустрічі із стейкхолдерами, інформування щодо ситуацій, які мають суттєвий вплив на стейкхолдера.

9. Кількість критичних ризиків організаційного проекту у сфері обслуговування літаків не може перевищувати $k > 9 \times a_{крит}$, що розраховується за формулою (2).

$$k = \sum_{j=1}^9 k_j, \quad (2)$$

де k – кількість критичних ризиків організаційного проекту у сфері обслуговування літаків;

k_j – кількість критичних ризиків кожної j -ї групи стейкхолдерів.

Замовник проекту може встановлювати обмеження щодо кількості критичних ризиків, яка не може бути $a_{крит} > 2$ для кожної j -ї групи стейкхолдерів.

Якщо критичні ризики задовольняють встановленим умовам, то відбувається перехід на п. 12, якщо не задовольняють, то перехід на п. 10.

10. Поміняти стейкхолдера можливо? На цьому етапі визначається, що якщо заходи не мають позитивного впливу, та ризик продовжує залишатися критичним, тоді розглядається варіант заміни стейкхолдера і переходимо на п. 11; якщо ж така заміна неможлива, тоді застосовуються заходи, щоб пом'якшити даний критичний ризик та переходимо на п.12.

11. Заміна стейкхолдера та перехід на п. 1. Де знову проводиться аналіз стейкхолдера. Тут ми додатково можемо використати *метод аналізу ієрархій* (*Analityc Hierarchy Process*), запроваджений у 1970 році Томасом Сааті, який дозволяє знайти оптимальний варіант вирішення проблеми (задачі), який був би найбільш збалансованим з точки зору вимог до її вирішення.

12. Аналіз результатів застосування таргетного методу протиризикового управління стейкхолдерами організаційного проекту у сфері обслуговування літаків. Команда проекту на цьому етапі формує звітну документацію стосовно протиризикового управління стейкхолдерами організаційного проекту у сфері обслуговування літаків.

Запропонований покроковий алгоритм застосування таргетного методу протиризикового управління стейкхолдерами організаційного проекту з обслуговування літаків полягає у виявленні найбільш критичних ризиків серед тих, які віднесено до категорії критичних, за допомогою PESTLE+BE-аналізу, та розробці, на підставі отриманих даних, заходів по управлінню такими найбільш критичними ризиками.

Запропонований метод таргетує найбільш критичні ризики не в цілому, а щодо конкретного стейкхолдера, що дозволяє приймати більш ефективне рішення щодо управління стейкхолдерами проекту.

У **четвертому розділі** представлено практичне застосування моделей та методів протиризикового управління організаційними проектами в умовах поведінкової економіки, яке виконано на прикладі проекту «Створення підприємства з обслуговування літаків на базі Міжнародного аеропорту «Бориспіль»». Цей проект був реалізований у II кварталі 2019 р. в товаристві з обмеженою відповідальністю «Хендлінгова компанія «Авіасервіс», м. Бориспіль Київської області.

За допомогою моделі оточення організаційного проекту у сфері обслуговування літаків були ідентифіковані стейкхолдери та проаналізовані кризь призму політичних (Political, P), економічних (Economic, Ec), соціальних (Social, S), технологічних (Technology, T), правових (Legal, L) та екологічних (Environmental, En) факторів й BE-фактора (Behavioral Economics). Ідентифіковані ризики стейкхолдерів проекту були проаналізовані шляхом застосування вдосконаленого методу PESTLE+BE-аналізу, що дозволило побудувати матрицю їх ризиків. За допомогою таргетного методу протиризикового управління стейкхолдерами організаційного проекту у сфері обслуговування були виявленні найбільш критичні ризики серед тих, які віднесено до категорії критичних, за

допомогою PESTLE+BE-аналізу, що дало змогу підвищити ефективність прийняття рішень керівником проекту щодо протиризикового управління стейкхолдерами проекту в умовах поведінкової економіки. Унаслідок застосування розроблених автором моделей та методів протиризикового управління стейкхолдерами організаційного проекту у сфері обслуговування літаків дозволило знизити рівень непередбачених витрат на 15% порівняно з іншими подібними проектами, а часові витрати зменшилися на 25%.

ВИСНОВКИ

У дисертаційному дослідженні вирішено актуальне науково-прикладне завдання створення та дослідження моделей та методів протиризикового управління стейкхолдерами організаційних проектів у сфері обслуговування літаків в умовах поведінкової економіки.

Отримано такі результати.

1. Проведено аналіз сучасного стану ринку надання послуг у сфері обслуговування літаків у світі та в Україні, визначено особливості, характерні риси, види обслуговування літаків та їх проблеми; ідентифіковані основні види стейкхолдерів організаційних проектів у сфері обслуговування літаків; проаналізовано основні фактори поведінкової економіки та розширено їх такими, що найчастіше трапляються у стейкхолдерів організаційних проектів у сфері обслуговування літаків; проведено ідентифікацію, оцінку та аналіз ризиків стейкхолдерів організаційних проектів у сфері обслуговування літаків; проаналізовано наявні методи управління організаційними проектами, стейкхолдерами та ризиками організаційних проектів у сфері обслуговування літаків.

Аналіз стану ринку обслуговування літаків в Україні, зокрема мала кількість окремих підприємств з обслуговування літаків, показав необхідність розвитку організаційних проектів у сфері обслуговування літаків, головним завданням яких є створення нових підприємств, які будуть надавати послуги із обслуговування літаків як на території аеропортів, так і за їх межами.

На основі проведеного аналізу наукових досліджень у цій сфері, особливостей, характерних рис та класифікації організаційних проектів у сфері обслуговування літаків введено поняття «організаційний проект у сфері обслуговування літаків». Визначено перелік стейкхолдерів організаційного проекту у сфері обслуговування літаків, до нього можна віднести наступних: команда проекту на чолі з керівником проекту; персонал підприємства з обслуговування літаків; ініціатор проекту; замовник; власник; інвестор; конкуренти; органи влади; ліцензіари: громадські організації; підрядники і постачальники; споживачі; інші зацікавлені сторони.

2. Вперше розроблено концептуальну модель оточення організаційного проекту у сфері обслуговування літаків в умовах дії політичних, економічних, соціальних, технологічних, правових, екологічних факторів і факторів поведінкової економіки, до яких можна віднести наступні: епімістичну самовпевненість, якірування, ефект Даннінга – Крюгера, прокрастинацію, надлишкове фінансування

задач, переоцінку грошових ресурсів, розсіювання цілей. Врахування факторів поведінкової економіки, окрім зменшення впливу звичайних факторів PESTLE-аналізу, дає змогу підвищити ефективність управління стейкхолдерами організаційних проектів у сфері обслуговування літаків в умовах поведінкової економіки.

3. Представлено моделі ідентифікації та оцінювання стейкхолдерів організаційних проектів у сфері обслуговування літаків, які проведено на основі методу експертних оцінок. Показано, що оцінювання стейкхолдерів організаційного проекту у сфері обслуговування літаків може здійснюватися за багатьма критеріями – за оцінкою ступеня підтримки/протидії та сили впливу на проект, з точки зору позитивного або негативного впливу на проект, з точки зору характеру впливу на проект, за критеріями влади і динамізму, загроз і співробітництва, намірів та поінформованості.

4. Розвинуто інформаційну модель взаємодії стейкхолдерів організаційного проекту у сфері обслуговування літаків за рахунок розроблення OBS проекту, на прикладі якої показано, хто із команди проекту буде забезпечувати комунікацію із певними стейкхолдерами відповідно до плану комунікації. Це дозволить збільшити шанси на успіх реалізації проекту, а також забезпечити ефективний, своєчасний та якісний обмін інформацією у проекті.

5. Створено матрицю ризиків стейкхолдерів організаційних проектів у сфері обслуговування літаків з врахуванням факторів BE, яка ґрунтується на ідентифікації груп ризиків, що можуть виникати від діяльності або бездіяльності стейкхолдерів проекту: ризики команди проекту; ризики замовника (ініціатора та власника); ризики інвестора; ризики конкурентів; ризики органів влади та ліцензіарів; ризики громадських груп та організацій; ризики підрядника/постачальника; ризики інших зацікавлених сторін; ризики споживачів кінцевої продукції та їх аналізі відповідно до впливу політичних, економічних, соціальних, технологічних, правових, екологічних факторів та факторів поведінкової економіки.

6. Удосконалено метод PESTLE-аналізу за рахунок введення нових факторів поведінкової економіки, який дає змогу проаналізувати стейкхолдерів організаційного проекту у сфері обслуговування літаків з точки зору їх впливу на середовище проекту факторів: окрім політичних, економічних, соціальних, технологічних, правових, екологічних, ще й факторів поведінкової економіки.

7. Розроблено таргетний метод протиризикового управління стейкхолдерами організаційного проекту у сфері обслуговування літаків, який полягає в управлінні кожним стейкхолдером шляхом зниження впливу їх ризиків та факторів поведінкової економіки на оточення проекту. Для реалізації цього методу будується матриця ризиків стейкхолдерів проекту, яка ґрунтується на ідентифікації груп ризиків, що можуть виникати від діяльності або бездіяльності стейкхолдерів проекту та управлінні найбільш критичними ризиками серед тих, які віднесено до категорії критичних, за допомогою PESTLE+BE-аналізу.

8. Результати роботи впроваджено в діяльність товариства з обмеженою відповідальністю «Авіакомпанія «Атласджет Україна», м. Київ; в роботу товариства з обмеженою відповідальністю «Хендлінгова компанія «Авіасервіс», м. Бориспіль Київської області та в господарську діяльність Міжгалузевого науково-дослідного

інституту проблем фізичного моделювання режимів польоту літаків Національного аерокосмічного університету ім. М.Є. Жуковського «Харківський авіаційний інститут», м. Харків. Внаслідок застосування розроблених автором моделей та методів протиризикового управління стейкхолдерами організаційного проекту у сфері обслуговування літаків дозволило знизити рівень непередбачених витрат на 15% порівняно з іншими подібними проектами. Крім того, було оптимізовано часові витрати на 25%, що є здобутком застосування розроблених автором моделей та методів.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати

1. Сепеда Гуаман Д. Ф. Особливості управління організаційними проектами у сфері обслуговування літаків. *Вісник Черкаського державного технологічного університету. Серія : технічні науки*. Черкаси, 2018. № 3. С. 34-41. [Міжнародна наукометрична база: Index Copernicus, Base, Google Scholar].

2. Сепеда Гуаман Д. Ф. Аналіз особливостей проекту створення підприємства з обслуговування літаків в Еквадорі. *Управління розвитком складних систем*. Київський національний університет будівництва і архітектури. Управління проектами, 2018. № 36. С. 21-26. [Міжнародна наукометрична база: Index Copernicus].

3. Сепеда Гуаман Д. Ф., Данченко О. Б. Інформаційна модель взаємодії стейкхолдерів організаційних проектів у сфері обслуговування літаків. *Вісник Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут»*. Серія : *Стратегічне управління, управління портфелями, програмами та проектами: зб. наук. пр. Нац. техн. ун-ту «Харківський політехнічний інститут»*. Харків: НТУ «ХПІ», 2019. № 1(1326). С. 24-29. [Міжнародна наукометрична база: Index Copernicus].

4. Сепеда Гуаман Д. Ф., Мельниченко О. І., Белова О. І. Ідентифікація стейкхолдерів організаційних проектів у сфері обслуговування літаків. *Вісник Національного транспортного університету. Серія : технічні науки*. Черкаси, 2019, № 1. С. 100-115.

5. Сепеда Гуаман Д. Ф. Матриця ризиків стейкхолдерів організаційних проектів у сфері обслуговування літаків. *Вісник Черкаського державного технологічного університету. Серія : технічні науки*, 2019. № 2. С. 75-85. [Міжнародна наукометрична база: Index Copernicus, Base, Google Scholar].

6. Сепеда Гуаман Д. Ф., Данченко О. Б. Застосування методу протиризикового управління стейкхолдерами організаційного проекту у сфері обслуговування літаків. *Управління проектами та розвиток виробництва*. Луганськ, 2019, № 2(70). С. 5-12.

Публікації в міжнародних виданнях:

7. Cepeda Guaman D. F. Application of improved PESTLE analysis of the environment of an organizational project in the field of aircraft maintenance. *Science and Education a New Dimension*. Natural and Technical Sciences, Budapest, Hungary, VII(24), Issue: 200, 2019 July. P. 53-56. [Міжнародна наукометрична база: Index Copernicus, Google Scholar, Ulrich's Web Global Serials Directory].

Наукові праці, що засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

8. Сепеда Гуаман Д. Ф. Характеристика обслуговування повітряних суден, що здійснюють польоти між країнами з різними кліматичними зонами. *Еволюція наукової думки в контексті європейського вибору України* : матеріали науково-практичної конференції (Київ, 21 жовтня 2015 року). Вищий навчальний заклад «Університет економіки та права «КРОК». К.: Університет економіки та права «КРОК», 2015. С. 261-262.

9. Сепеда Гуаман Д. Ф. Сучасні методи управління проектами у сфері обслуговування літаків. *Наукові тренди сучасності* : матеріали науково-практичної конференції (Київ, 26 жовтня 2017 року). Вищий навчальний заклад «Університет економіки та права «КРОК». К.: «Університет економіки та права «КРОК», 2017. С. 172-173.

10. Сепеда Гуаман Д. Ф. Організаційні проекти у сфері обслуговування літаків. *Управління проектами: стан та перспективи* : матеріали XIV міжнародної науково-практичної конференції (Миколаїв, Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова, 11-14 вересня 2018 року). Миколаїв, Видавець Торубара В. В., 2018. С. 40.

11. Сепеда Гуаман Д. Ф. Врахування аспектів поведінкової економіки в організаційних проектах. *Актуальні питання сучасної науки та практики*. Матеріали науково-практичної конференції молодих учених (15 листопада 2018 року). Вищий навчальний заклад «Університет економіки та права «КРОК». К.: «Університет економіки та права «КРОК», 2018. С. 450-452.

12. Сепеда Гуаман Д. Ф. Модель оточення організаційного проекту в умовах поведінкової економіки. *Project, Program, Portfolio Management. РЗМ* : тези доповідей III Міжнародної науково-практичної конференції [у 3 т.]. Відповідальний за випуск П. О. Тесленко. Том 2. Одеса: Балан В. О., 2018. С. 89-91.

13. Сепеда Гуаман Д. Ф., Данченко О. Б. Вдосконалений метод PESTLE-аналізу зовнішнього середовища проектів. *Управління проектами у розвитку суспільства*. Тема: «Управління проектами в умовах очікування глобальних змін» : тези доповідей / відповідальний за випуск С. Д. Бушуєв. К.: КНУБА, 2019. С. 96-98.

14. Сепеда Гуаман Д. Ф. Метод протиризикового управління стейкхолдерами організаційного проекту з обслуговування повітряних суден. *Управління проектами: стан та перспективи* : матеріали XV Міжнародної науково-практичної конференції. 10-13 вересня 2019 року. Миколаїв: Видавець Торубара В. В., 2019. С. 69-71.

Наукові праці, що додатково відображають наукові результати дисертації:

15. Сепеда Гуаман Д. Ф. Перспективи розвитку цивільної авіації у Латинській Америці. Основні виклики. *Збірник наукових праць Черкаського державного технологічного університету. Серія : економічні науки*. Черкаси, 2016. № 42 (II). С. 81-87.

16. Сепеда Гуаман Д. Ф. Проект будівництва нового аеропорту в Гуайякілі (Еквадор). *Українські перспективи у світовому розвитку* : матеріали науково-практичної конференції (Київ, 4 листопада 2016 року). Вищий навчальний заклад «Університет економіки та права «КРОК». К. : «Університет економіки та права «КРОК», 2016. С. 346-347.

17. Сепеда Гуаман Д. Ф. Перспективи впровадження досягнень у створенні електромобілів в авіабудування. *Формування молодіжного потенціалу в управлінні проектами* : матеріали науково-практичної конференції (Київ, 17 березня 2017 року). Вищий навчальний заклад «Університет економіки та права «КРОК». К. : «Університет економіки та права «КРОК», 2017. С. 62-63.

АНОТАЦІЯ

Сепеда Гуаман Д. Ф. Протиризикове управління стейкхолдерами організаційних проектів в сфері обслуговування літаків в умовах поведінкової економіки. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата технічних наук за спеціальністю 05.13.22 «Управління проектами та програмами». – Львівський державний університет безпеки життєдіяльності Державної служби України з питань надзвичайних ситуацій, Львів, 2020.

Дисертація присвячена вирішенню актуального та важливого науково-прикладного завдання, яке полягає у створенні й дослідженні моделей та методів протиризикового управління стейкхолдерами організаційного проекту у сфері обслуговування літаків в умовах поведінкової економіки.

Розширено термінологію управління організаційними проектами через введення поняття «організаційний проект у сфері обслуговування літаків». Розроблено модель оточення організаційного проекту у сфері обслуговування літаків в умовах дії політичних, економічних, соціальних, технологічних, правових та екологічних факторів, а також з врахуванням факторів поведінкової економіки. Запропоновано таргетний метод протиризикового управління стейкхолдерами організаційного проекту у сфері обслуговування літаків, який полягає в управлінні кожним стейкхолдером шляхом зниження впливу їх ризиків та факторів поведінкової економіки на оточення проекту. Удосконалено метод PESTLE-аналізу за рахунок введення нових факторів поведінкової економіки, який дає змогу проаналізувати стейкхолдерів організаційного проекту у сфері обслуговування літаків з точки зору закономірностей поведінкової економіки. Дістала подальшого розвитку інформаційна модель взаємодії стейкхолдерів організаційних проектів у сфері обслуговування літаків за рахунок зменшення впливу ризиків кожного стейкхолдера з урахуванням факторів поведінкової економіки. Апробовані результати досліджень у практиках управління організаційними проектами.

Ключові слова: управління проектами, організаційний проект, обслуговування літаків, стейкхолдери, ризики, поведінкова економіка, протиризикове управління.

АННОТАЦИЯ

Сепеда Гуаман Д. Ф. Противорисковое управление стейкхолдерами организационных проектов в сфере обслуживания самолетов в условиях поведенческой экономики. – Квалификационный научный труд на правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата технических наук по специальности 05.13.22 «Управление проектами и программами». – Львовский государственный университет безопасности жизнедеятельности Государственной

службы Украины по чрезвычайным ситуациям, Львов, 2020.

Диссертация посвящена решению актуального и важного научно-прикладного задания, которое заключается в создании и исследовании моделей и методов противорискового управления стейкхолдерами организационного проекта в сфере обслуживания самолетов в условиях поведенческой экономики.

Расширено терминологию управления организационными проектами через введение понятия «организационный проект в сфере обслуживания самолетов». Разработана модель окружения организационного проекта в сфере обслуживания самолетов в условиях действия политических, экономических, социальных, технологических, правовых и экологических факторов, а также с учетом факторов поведенческой экономики. Предложен таргетный метод противорискового управления стейкхолдерами организационного проекта в сфере обслуживания самолетов, который заключается в управлении каждым стейкхолдером путем снижения влияния их рисков и факторов поведенческой экономики на окружение проекта. Усовершенствовано метод PESTLE-анализа за счет введения новых факторов поведенческой экономики, который позволяет проанализировать стейкхолдерів организационного проекта в сфере обслуживания самолетов с точки зрения закономерностей поведенческой экономики. Получила дальнейшее развитие информационная модель взаимодействия стейкхолдерів организационного проекта в сфере обслуживания самолетов за счет снижения влияния рисков каждого стейкхолдера с учетом факторов поведенческой экономики. Апробированы результаты исследований в практиках управления организационными проектами.

Ключевые слова: управление проектами, организационный проект, обслуживание самолетов, стейкхолдеры, риски, поведенческая экономика, противорисковое управление.

ABSTRACT

Cepeda Guaman D. F. Risk management of stakeholders in organizational projects in the sphere of maintenance of aircrafts within the framework of the behavioral economy. – Qualifying scientific work on the rights of the manuscript.

Thesis for the degree of Candidate of Technical Sciences on the specialty 05.13.22. "Project and program management". – Lviv State University of Life Safety of the State Emergency Service of Ukraine, Lviv, 2020.

The thesis is devoted to the solution of the current and important scientific and applied problem which consists in creation and study of Risk management of stakeholders in organizational projects in the sphere of maintenance of aircrafts within the framework of the behavioral economy.

The terminology of organizational project management has been expanded through the introduction of the concept of «organizational project in the field of aircraft maintenance», namely the creation of a new enterprise for the provision of aircraft maintenance services to ensure the efficiency of their operation in a limited time and resources. The list of stakeholders in the organizational project in the field of aircraft service has been identified, and it includes the following: Project Team headed by Project Manager, Aircraft service personnel, Initiator, Customer, Owner, Investor, Competitors of the main project participants, Authorities, Licensors, Community groups and

organizations, Contractors / suppliers, other stakeholders, Consumers. In turns, in order to identify the risk groups and list the risks of an organizational project in the field of aircraft service, the author suggested that the stakeholders should be divided into internal and external, and grouped by type of risk. Internal stakeholders include: project team headed by project manager; aircraft service personnel; initiator; customer and owner. External stakeholders include: investor; competitors of the main project participants; authorities; licensors; community groups and organizations; contractors and suppliers; other stakeholders; consumers of final products. The risks of the stakeholders, which may arise during the implementation of the organizational project in the field of aircraft servicing, have been identified, including risks of the project team; risks of the initiator (customer and owner); investor risks; competitors' risks; risks of authorities and licensors; risks of community groups and organizations; contractor / supplier risks; other stakeholder risks and consumer risks. The model of the environment of the organizational project in the sphere of aircraft servicing under the conditions of political, economic, social, technological, legal, environmental and behavioral economics has been developed: euphemistic overconfidence, anchoring, Dunning-Kruger effect, procrastination, overfunding of tasks, revaluation of monetary resources, dispersion of goals. Taking into account behavioral economy factors, in addition to reducing the impact of conventional PESTLE factors, increases the stakeholder management of organizational projects in the field of behavioral economy aircraft. An information model for stakeholder interaction of an organizational project in the field of aircraft service has been developed by developing an OBS project template, which shows which project team will communicate with certain stakeholders in accordance with the communication plan. This will increase the chances of success of the project implementation, as well as ensure an efficient, timely and qualitative exchange of information in the project. The PESTLE analysis method has been improved by introducing new behavioral economics factors, which allow analyzing the stakeholder organization in the field of aircraft service in terms of their impact on the project environment factors other than political, economic, social, technological, legal, environmental, and behavioral economy. A targeted method for risk management of stakeholders in an organizational project in the field of aircraft service has been developed, which consists in managing each stakeholder by reducing the impact of their risks and behavioral factors on the project environment. To implement this method, a project stakeholder risk matrix is built, which is based on the identification of risk groups that may arise from the activities or inaction of the project stakeholders, in particular: project team risks; risks of the customer (initiator and owner); investor risks; competitors' risks; risks of authorities and licensors; risks of community groups and organizations; contractor / supplier risks; risks from other stakeholders; end-product consumer risks, and managing the most critical risks among those classified as critical, using PESTLE + BE analysis. The step-by-step algorithm proposed by the author to use the targeted method of risk management of stakeholders in an organizational aircraft service project is to identify the most critical risks among those classified as critical using PESTLE + BE analysis and to develop, based on the data obtained, management measures the most critical risks. The proposed method targets the most critical risks not on the whole, but on a particular stakeholder, which allows for a more effective decision to manage the project's stakeholders. The results of studies in the practice of managing organizational projects

have been tested. Due to the use by the author of the models and methods of risk management of the stakeholder organization organization project in the field of aircraft servicing it has allowed to reduce the level of unforeseen expenses by 15% compared to other similar projects. In addition, time costs were optimized by 25%, which is a product of the author's models and methods.

Keywords: project management, organizational project, aircraft maintenance, stakeholders, risks, behavioral economics, risk management.

Підписано до друку 20.08.2020 р. Формат 60x90¹/₁₆.
Ум. друк. арк. 0,9. Обл.-вид. арк. 0,9
Наклад 110 прим. Замовлення № 566.
Віддруковано на ризографі в видавничому центрі «Принт-центр»
04053, м.Київ, вул. Січових Стрільців, 26А
Тел./факс: 486-50-88, (050)712-40-80, (097)182-07-07, 277-40-16
<http://www.printc.kiev.ua>; E-mail: printcentr@ukr.net