

ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ

# ПРОЄКТНИЙ ТА ЛОГІСТИЧНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ: НОВІ ЗНАННЯ НА БАЗІ ДВОХ МЕТОДОЛОГІЙ

МАТЕРІАЛИ III-ї НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ '2023



Politechnika  
Łódźka

2023

Міністерство освіти і науки України  
Інститут модернізації та змісту освіти  
Одеський національний морський університет  
Братиславський університет економіки і менеджменту (Словацька Республіка)  
Лодзинський технологічний університет (Польща)  
Морський торговельний порт «Південний» (Україна)  
Національний університет кораблебудування ім. адмірала Макарова (Україна)  
Український державний університет  
науки і технологій (Україна)  
Центр дослідження Китаю (KASH – OHMU) (КНР, Україна)



Politechnika  
łódzka



**ПРОЄКТНИЙ ТА ЛОГІСТИЧНИЙ  
МЕНЕДЖМЕНТ: НОВІ ЗНАННЯ НА БАЗІ  
ДВОХ МЕТОДОЛОГІЙ**  
МАТЕРІАЛИ  
III-ї НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ '2023

*ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ*

*Серія  
«Проектний та логістичний менеджмент:  
нові знання на базі двох методологій»,  
Том 7*

Одеса  
КУПІРСЬКО СВ  
2023

*Рекомендовано до видання:*  
Протокол № 4 засідання Вченої ради ОНМУ від 29 листопада 2023 року

**П 791** **Проектний та логістичний менеджмент: нові знання на базі двох методологій. Том 7 : збірник наукових праць.** – Одеса: КУПРІЄНКО СВ, 2023 – 198 с.: іл., табл. - (Серія «Проектний та логістичний менеджмент: нові знання на базі двох методологій», Том 7)  
ISBN 978-617-7880-38-6

У збірнику наведено матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції «Проектний та логістичний менеджмент: нові знання на базі двох методологій».

Збірник становить інтерес для наукових та науково-педагогічних працівників, фахівців з менеджменту, здобувачів вищої освіти, чий професійні та практичні інтереси пов'язані з управлінням та розвитком підприємств в умовах викликів зовнішнього середовища .

Матеріали публікуються за оригіналами, що подані авторами.

**УДК: 656.076.658.821**

ISBN 978-617-7880-38-6

© Колектив авторів, 2023

## Оргкомітет:

### Голова оргкомітету:

**Сергій Руденко**, д.т.н., проф. – ректор Одеського національного морського університету, Президент КАСН-ОНМУ (м. Одеса, Україна)

### Заступники голови:

**Інна Лапкіна**, д.е.н., проф. – завідувач кафедри управління логістичними системами і проектами ОНМУ (м. Одеса, Україна)

**Микола Малаксіано**, д.т.н, проф. – завідувач кафедри технічної кібернетики й інформаційних технологій ім. проф. Р.В. Меркта ОНМУ (м. Одеса, Україна)

### Організаційний комітет:

**Ірина Савельєва**, д.е.н., проф. – проректор з наукової роботи ОНМУ (Одеса, Україна).

**Олександр Шумило**, к.т.н., проф. – проректор з науково-педагогічної роботи ОНМУ (Одеса, Україна).

**Віктор Берестенко** – Президент Асоціації міжнародних експедиторів України (м. Одеса, Україна)

**Світлана Гловацька**, к.т.н., доц. – директор КАСН-ОНМУ, декан факультету по роботі з іноземними студентами ОНМУ (м. Одеса, Україна)

**Дмитро Ковтун** – транспортний менеджер, Транспортно-логістична компанія "Nortrans Sp. z.o.o." (Литва, Польща).

**Олександр Олійник** – директор Державного підприємства Морський торговельний порт «Південний» (Южне, Україна).

**Світлана Онищенко**, д.е.н., проф. – професор кафедри експлуатації портів і технології вантажних робіт ОНМУ (м. Одеса, Україна).

**Наталія Павлова**, к.т.н., доц. – в.о. директора Навчально-наукового інституту морського бізнесу ОНМУ (Одеса, Україна).

**Віталій Петренко**, д.т.н., проф., заслужений діяч науки і техніки України - в.о. завідувача кафедри інтелектуальної власності та управління проектами Українського державного університету науки і технологій (Дніпро, Україна).

**Варвара Пітерська**, д.т.н., проф. – професор кафедри експлуатації портів і технології вантажних робіт ОНМУ (м. Одеса, Україна)

**Михайло Постан**, д.е.н., проф. – професор кафедри менеджменту і маркетингу ОНМУ (м. Одеса, Україна)

**Анджей Рихлік**, д.т.н. – Лодзинський технологічний університет (Лодзь, Польща).

**Євген Савченко** - експерт з портових операцій та стратегічного розвитку, Maritime & Transport Business Solutions BV (Роттердам, Нідерланди).

**Вікторія Смирковська**, к.т.н., доц. – доцент кафедри управління логістичними системами і проектами ОНМУ (Одеса, Україна).

**Станіслав Філіп**, PhD - Голова Вченої ради Школи економіки і менеджменту, Братиславський університет економіки і менеджменту (Братислава, Словацька Республіка).

**Наталія Філіпенко**, д.ю.н., проф. - професор кафедри права гуманітарно-правового факультету Національного аерокосмічного університету ім. М.Є. Жуковського "Харківський авіаційний інститут" (Харків, Україна).

**Сергій Чернов**, д.т.н, проф. – завідувач кафедри управління проектами Національного університету кораблебудування ім. адмірала Макарова (Миколаїв, Україна).

**Олександр Яценко**, к.т.н., доц. - Ректор навчального закладу післядипломної освіти Інституту морегосподарства та підприємництва (Одеса, Україна)

**Технічні секретарі:**

**Лариса Дмитрієва**, ст. викладач, ОНМУ

**Інна Ходікова**, ст. викладач, ОНМУ

УДК 005.8

**МЕНЕДЖМЕНТ ПРОЄКТІВ З ФОРМУВАННЯ ЕКІПАЖІВ МОРСЬКИХ СУДЕН В УМОВАХ ТУРБУЛЕНТНОГО ОТОЧЕННЯ****Крамський Сергій Олександрович,**

кандидат технічних наук, доцент, доцент кафедри публічного управління та менеджменту природоохоронної діяльності, Одеського державного екологічного університету, ст. наук. спів. відділу ринку транспортних послуг, ДУ Інститут ринку економіко-екологічних досліджень НАНУ, м. Одеса

**Захарченко Олег Володимирович,**

доктор економічних наук, доцент, професор кафедри менеджменту і адміністрування, Приватний заклад вищої освіти «Східноєвропейський університет імені Рауфа Аблязова», м. Черкаси

На сьогодні під час війни між РФ та Україною стають актуальним питання управління проектами саме в галузі морської індустрії. Одним з основних понять у проектному менеджменті є поняття «команда в проєкті», а в управлінні проектами - менеджмент людських ресурсів проєкту, що включає процеси планування, формування та створення команди, її розвитку та забезпечення діяльності, трансформації або розформування команди. Світова практика свідчить, що поділ команд є доцільним у проєктах, у яких необхідно чітко фіксування позицій різних його учасників (прав, повноважень, відповідальності, частки участі та часток у прибутку та ін.). Зокрема, виділення кількох проєктних команд є доцільним для великих, змішаних, середньо- та довгострокових проєктів або коли кількість учасників проєкту досить велика, а їхні інтереси суперечливі. Склад команди - сукупність характеристик членів команди, важливих для аналізу як єдиного цілого: чисельність команди, віковий, статевий склад та інший [1].

Однак основна проблема при створенні КМП у трьох її «сутностях» (іпостасях), не у кількості та якості елементів, а в тому, що вся ця сукупність елементів має працювати узгоджено та цілеспрямовано. Причому виділити пріоритети з цієї сукупності важко, оскільки для різних цілей і різних фазах життєвого циклу проєкту вони можуть змінюватися [2]. Тому при створенні та розвитку КМП потрібні такі технології, які дозволяли б проводити інтеграцію членів КМП у робочий простір конкретного проєкту під час його здійснення цільовим чином під певні цілі та завдання. Такого типу технології називаються крос-культурною та крос-професійною інтеграцією та використовуються як при створенні КМП, так і при інтеграції КМП у інфраструктурний проєкт [3].

Метою даного дослідження є розробка механізмів формування команд проєктів, яка враховуватиме як особливості продукту, так і середовище реалізації проєкту на прикладі функціонування команди проєкту – екіпажу морського судна. Теоретично управління екіпажем судна відомий ефект Рінгельмана – формула, яка надає можливість кількості оцінити та оптимізувати параметри команди проєкту. Ця формула має вигляд:

$$C = 100 - 7 \cdot (N - 1),$$

де  $C$  - середній індивідуальний внесок людини в роботу колективу, розрахований у відсотках від середньої продуктивності людини, що окремо працює;  $N$  – кількість членів команди. З формули видно, що продуктивність кожного учасника у проєкті зменшується із збільшенням кількості осіб.

Продуктивність команди загалом спочатку зростає,  $W=C \cdot N$  а потім знижується, незважаючи на те, що кожна людина працює зі 100% навантаженням. Просто зі збільшенням чисельності команди проєкту все більші зусилля і час витрачається на узгодження дій усередині колективу. Якщо кожен член команди повинен обов'язково узгоджувати свої дії з рештою учасників, сумарна кількість непродуктивних контактів складе:

$$S = \frac{N \cdot (N - 1)}{2}$$

При цьому тривалість одиничної комунікації між двома особами не перевищить величину, яку можна розрахувати за такою формулою:

$$T = 480 \cdot \frac{(100 - C)}{100} \cdot S.$$

У цьому рівнянні 480 – тривалість 8-годинного робочого дня хвилиною, а  $(100 - C)$  – частка часу, що залишається спілкування, якщо продуктивність праці людини становить  $C$ .

Аналізуючи наведені вище ознаки команд проєкту, неважко довести, що цей процес можна розглядати як суму проєктів, причому розподіл на окремі проєкти доцільно пов'язувати зі зміною екіпажу. Іншими словами, щоразу, коли судновласник формує екіпаж судна на якийсь період часу, він ініціює реалізацію чергового проєкту [2]. Тут ми маємо в наявності і обмеженість у часі (період дії контракту), і конкретні цілі (виконання рейсових завдань, забезпечення безпеки мореплавання, підтримання необхідного стану судових систем та механізмів), і унікальність (умови виконання рейсу, метеорологічна обстановка, тип та кількість вантажу, вік і стан судна), і яскраво виражена обмеженість ресурсів, і неминучість конфліктів. Причому результат виконання проєкту залежатиме від його виконавців (екіпажу) значно більшою мірою, ніж від команди управління судноплавною компанією чи інших зацікавлених сторін проєкту. Слід зробити висновок, що головні терміни і складові морської безпеки мають різне практичне значення та специфіку застосування: екологічна безпека, безпека людського життя та експлуатація суден на морі, охорона суден і портових засобів та ін. теми наукової роботи поняття судна: «Судно – це самохідна чи несамохідна плавуча споруда, призначена для експлуатації його екіпажем у морському середовищі, яка під контролем певної держави, судноплавної компанії та очолювана найнятим на певний період на неї менеджером команди проєкту – капітаном. Мінімальний склад екіпажу судна повинен визначатися на підставі Правил 13 глави V Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (SOLAS-74), відповідно до якого судно, що здійснює міжнародні рейси, мало укомплектувати безпечний екіпаж з точки зору охорони людського життя на морі та мати свідоцтво про мінімальний безпечний склад екіпажу, виданий урядом держави, під прапором якої судно

має право плавання. Аналіз теорії управління проектами дозволив довести можливість застосування проектно-орієнтованого підходу та загальної методології проектного менеджменту до вирішення задачі формування оптимального екіпажу судна залежно від його типу, технічного стану, віку, особливостей запланованих рейсів та ін. Одним з основних понять у проектному менеджменті є поняття «команда в проекті», а в управлінні проектами - менеджмент людських ресурсів проекту, що включає процеси планування, формування та створення команди, її розвитку та забезпечення діяльності, трансформації або розформування команди [4]. Незважаючи на велику увагу, яка приділяється питанням формування команд управління проекту, існуючі дослідження не враховують специфіки та особливості в умовах роботи суднового екіпажу. Це можна пояснити тим, що людина є «м'яким компонентом», учасником технологічних та виробничих процесів. Адаже людські ресурси можна як «м'який компонент» проекту. На сьогоднішній день проглядається тенденція до збільшення кількості проектів, де продуктом є людина, їх можна розглядати як м'які проекти. Відповідно м'які проекти - це проекти, продукті яких досить значну частину займає м'який компонент [5].

Таблиця 1 – Контент-аналіз теорії малих груп (екіпажів морських суден)

Змінні типи	Автори, які дотримуються такої класифікації	Подібні змінні, що використовуються в нашій моделі
1	2	3
Норми, група та індивідуум	Хейр, Картрайт та Зандер, Селлс, Альтман та Теро	Середній час виконання, професійна кваліфікація оператора
Цілі, група та індивідуум	Картрайт та Зандер, Селлс, Альтман та Теро	Спрямованість на себе, на екіпаж та на завдання
Спаянність, згуртованість (солідарність)	Роузборо, Картрайт та Зандер, Селлс, Альтман та Теро, Морено	Моральний стан, показники спаяності
Тиск, підкріплення команди	Селлс, Морено, Альтман та Теро	Психосоціальна ефективність, відхилення якості виконання робіт від очікуваного
Змінні	Автори, які дотримуються такої класифікації	Подібні змінні, що використовуються в нашій моделі
Комунікаційна мережа	Хейр, Роузборо, Альтман та Теро, Морено	Ефективність комунікаційних зв'язків, ідентифікація робочих постів
Ситуаційна напруженість	Джордж, Селлс, Альтман і Теро	Можливість виникнення небезпечної ситуації, брак персоналу, конфлікти, звернення за допомогою
Лідерство	Хейр, Роузборо, Картрайт і Зандер, Джордж, Селлс, Альтман і Теро, Морено	Типи персоналу, рівень оплати, заохочення
Ролі та статус	Хейр, Селлс, Альтман і Теро, Морено	Персонал, навчений суміжним професіям, тренувальні завдання
Чисельність групи	Роузборо, Селлс, Альтман і Теро	Чисельність групи і критерії відбору



Виконання завдання	Хейр, Роузборо, Селлс, Альтман та Теро	Професійна дієздатність, ефективність роботи екіпажу
Особисті якості (характеристика особистості)	Хейр, Роузборо, Джилкріст, Селлс, Альтман і Теро	У явному вигляді не імітуються
Соціально-культурні характеристики	Хейр, Роузборо, Джилкріст, Альтман і Теро, Морено	Навчання суміжним професіям, хвороба, тривалість робочого дня, робочі зміни чисельність екіпажу

Слід зробити висновок, що головним термінологічним апаратом з морської безпеки, що мають практичне значення та специфіку застосування: екологічна, економічна безпека, безпека людського життя і екіпажу судна та експлуатація суден, охорона суден та портових засобів та інших.

#### Список джерел:

1. Буркинський Б. В., Нікішина О. В., Тараканов М. Л. Інституціональні механізми регулювання розвитку логістики товарних ринків. Одеса: ДУ «ІРЕЕД» НАНУ. 2022. - 275с.

2. Крамський С.О. Моделі та методи формування проєктної команди на прикладі екіпажу морського судна. Дис.канд.наук 05.13.22 – Управління проєктами і програмами. Одеса: ОНМУ. 2014. - 20с.

3. Kramskyi S. O. Institutional support for formation of efficient logistic chains of commodity markets in external dimension. *Innovations economics*. Odesa: IMPEER of NASU, 2021. №4 (81). - 65–75. [https://doi.org/10.31520/ei.2021.23.4\(81\).65-75](https://doi.org/10.31520/ei.2021.23.4(81).65-75).

4. Danchuk V. D., Alkema V. G., Sevostianova A.V., Bakulich O. O. Wheel working system in a team: relationship between different personnel in a marine project. *Financial and credit activities: problems of theory and practice*. 4 (35), 2020. P.277-286. <https://doi.org/10.18371/fcaptp.v4i35.222093>.

5. Нікольський В. В. Циклічно-генетична методологія управління проєктами організації системи інтермодального хабу в умовах невизначеності. *Управління розвитком складних систем*. Київ: КНУБА. 2020. №43. - 40-46.

#### УДК 656.025.4

### ВДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЦЕДУРИ ПРИЙНЯТТЯ РІШЕННЯ ПРО ПЕРЕВІРКУ СУДНА КОНТРОЛЕМ ДЕРЖАВИ ПОРТУ НА ОСНОВІ ОЦІНКИ РИЗИКІВ ЗА ДОПОМОГОЮ СУЧАСНИХ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ

**Сагайдак Олександр Іванович**

старший викладач кафедри “Навігація і керування судном”,

**Шумило Олександр Миколайович**

кандидат технічних наук, професор ОНМУ

Одеський Національний Морський Університет, Одеса, Україна

У сучасній практиці перевірок Контролем держави порту (КДП) існує два