

## ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ

УДК 338.656

DOI: <https://doi.org/10.32782/2708-1834/2023-03.1>**Гриценко Н.В.**кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри транспортних систем та логістики  
*Український державний університет залізничного транспорту***Hrytsenko Natalia***Ukrainian State University of Railway Transport***ОЦІНКА ПОТЕНЦІАЛУ УПРАВЛІННЯ СТАЛОЇ КОНЦЕПЦІЇ  
РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ****ASSESSMENT OF THE MANAGEMENT POTENTIAL  
OF THE SUSTAINABLE CONCEPT OF THE DEVELOPMENT  
OF TRANSPORT ENTERPRISES**

Актуальність сталої концепції розвитку та формування моделі поведінки закладається в основу господарської діяльності транспортного сектора. Реалізація стратегії, сформульованої з урахуванням цілей сталого розвитку, завжди супроводжується позитивним ефектом для транспортного підприємства і взагалі, для будь-якого підприємства і суспільства в цілому. Ключовими сферами з метою оцінки ефективності та результативності діяльності транспортного сектора є: екологічний; економічний; соціальний. У статті розглядається методика оцінки потенціалу сталого розвитку транспортного підприємства, що полягає у визначенні інтегрального значення за рядом вибраних з урахуванням галузевої специфіки показників, а також індексів цих показників за певний період. Потенціал сталого розвитку транспортного підприємства розглядається як характеристика, що відображає можливості об'єкта, що оцінюється, функціонувати відповідно до вимог, що пред'являються зацікавленими персонами (вантажоотруювачами, пасажерами) до транспортного підприємства.

**Ключові слова:** транспортний сектор, транспортне підприємство, потенціал, керування розвитком, інтегральний показник, елементи механізму оцінки, концепція розвитку, формування моделі поведінки.

The relevance of the sustainable concept of development and the formation of a behavior model is the basis of the economic activity of the transport sector. The implementation of a strategy formulated taking into account the goals of sustainable development is always accompanied by a positive effect for the transport company and, in general, for any company and society as a whole. The key areas for evaluating the efficiency and effectiveness of the transport sector are: environmental; economic; social. Management of the sustainable development of the transport sector involves the formation of an appropriate system, within which a necessary element is a mechanism for evaluating the object of management. Among the passive elements of the evaluation mechanism, special attention is paid to the methods used. The article considers the method of assessing the potential of sustainable development of a transport enterprise, which consists in determining the integral value of a number of indicators selected taking into account the specifics of the industry, as well as indices of these indicators for a certain period. The potential for sustainable development of the transport enterprise is considered as a characteristic that reflects the ability of the object being evaluated to function in accordance with the requirements

made by interested parties (cargo polluters, passengers) to the transport enterprise. Numerical values of the indicators and interpretation of the obtained integral indicator are carried out taking into account the constructed sectoral profile of sustainable development. This approach involves the involvement of the method of expert evaluations within the scope of the evaluation. The application of this methodology within the framework of the development management system will allow to increase the information security of the subject of management before making relevant management decisions. The prospects of this study are that the assessment of the potential of sustainable development, in addition to providing information for internal users, becomes especially relevant in light of the spread and strengthening of requirements for public non-financial reporting of business entities.

**Key words:** transport sector, transport enterprise, potential, development management, integral indicator, elements of the evaluation mechanism, development concept, formation of a behavior model.

**Постановка проблеми.** Сучасні тенденції розвитку економіки держави переконливо доводять, що вирішальним чинником виходу з економічної кризи стають перетворення на мікрорівні саме-реорганізація транспортних підприємств, що пристосовуються до нових умов господарювання. Незалежно від галузевої приналежності та масштабів діяльності транспортного сектора однією з основних умов його успішного функціонування на ринку є його розвиток. Найчастіше у розвитку бізнесу зацікавлені підприємства, надають у тому чи іншою мірою впливом геть його функціонування. Актуальність питання управління стійкістю та стійким розвитком транспортного підприємства підтверджується даними, що характеризують розподіл досліджуваних компаній за рівнем фінансових показників залежно від ступеня розвитку культури управління питаннями сталого розвитку. Стійкий розвиток транспортного сектора передбачає формування відповідних стратегії, політики та механізму у системі управління.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Розв'язанням даної проблеми займалися багато вітчизняних вчених, таких як Алькема В.Г., Пирожков С.О., Должанський І.З., Загорна Т.О., Удалих О.О., Федонін О.С., Репіна І.М., Олексюк О.І. Дані вчені широко займалися питанням оцінки управління розвитком підприємств, однак це питання має дуже широкі горизонти та мінливі умови, які впливають на його ефективно застосування у практиці, тому йому слід приділити більше уваги та розширити подальше дослідження.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Питання управління стійкістю та стійким розвитком транспортного підприємства в економічній системі є досить актуальним, і вітчизняні вчені займаються його дослідженням, але результати дослідження є обмеженими, особливо у сфері оцінки транспортного потенціалу в межах України. Треба відмітити, що за деякий період накопився дуже об'ємний інструментарій щодо оцінки управління стійкістю та стійким розвитком транспортного підприємства, однак, залишається основна проблема, вибору методичного підходу до оцінки потенціалу стійкого розвитку транспортного сектору України.

Виходячи з цього, **метою даного дослідження** є, обґрунтування методики та інтеграція оцінки потенціалу управління стійкістю та стійким розвитком транспортного підприємства.

**Постановка завдання** дослідження полягає у формулюванні напрямків та узагальненні методичних підходів до оцінки потенціалу управління стійкістю та стійким розвитком транспортних підприємств. Метою оцінки є забезпечення системи управління даними, необхідні прийняття ефективних управлінських рішень.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Механізм управління включає активні (суб'єкт управління) та пасивні (показники, методи оцінки, інформаційне забезпечення) елементи. Розглядаючи питання формування управління стійким розвитком транспортного підприємства в частині вибору методів та формування сис-

теми показників особливо варто зупинитися на об'єкті оцінки. Стійкий розвиток розглядається як категорія, що володіє певними часовими параметрами. З позиції оцінки перспектив функціонування транспортного підприємства на ринку, особливу значимість представляє не статична оцінка стану на конкретний час, а оцінка що відбиває динаміку обраних показників і характеризує потенційні можливості досліджуваного господарюючого об'єкта. У якості оцінки об'єкта пропонується розглядати таку категорію як потенціал сталого розвитку. При визначенні потенціалу сталого розвитку слід орієнтуватися на цілі, поставлені керівництвом транспортного підприємства, а також прогнози щодо значущих для ринку факторів зовнішнього середовища [1, с. 175].

З економічної позиції потенціал є сукупність джерел, здібностей, можливостей, коштів, нереалізованих резервів, які можуть бути приведені в дію і використані для досягнення поставленої мети в діяльності господарюючого суб'єкта економіки [2; 6].

Слід зазначити, що це елементи потенціалу управління розвитком перебувають у тісному взаємозв'язку і зміна рівня оцінки одного впливає рівень оцінки інших елементів потенціалу. Наприклад, функціональний потенціал включає екологічний і виробничий, які у свою чергу впливають на ринкові позиції транспортного сектора. Ринковий потенціал, рівень якого залежатиме не тільки від стану внутрішніх, а й зовнішніх факторів досліджуваного транспортного підприємства, багато в чому визначає прибуток, що обумовлює фінансові можливості транспорту з розвитку соціального потенціалу, що впливає на виробничий. Для отримання інтегральної оцінки потенціалу управління розвитком необхідно провести оцінку кожного з представлених елементів.

У рамках дослідження формування оцінки управління розвитком транспортного підприємства особливу увагу слід приділити вибору показників, що характеризують потенціал та враховують галузеву специфіку діяльності транспортного сектора.

Відстежити динаміку конкретних показників і зробити висновок про тренд, що

склався в розвитку ситуації, дозволяє застосування простих індексів, які розглядаються як відносні величини динаміки.

Ключовими сферами, що торкаються у рамках звітності щодо сталого розвитку організації, є економіка, екологія та корпоративна соціальна відповідальність [3; 5]. Для оцінки потенціалу сталого розвитку транспортного підприємства пропонується використовувати систему показників, розподілених по чотирьох блоках відповідно до елементів потенціалу: соціальний, функціональний (виробничий), економічний та екологічний.

Показники по кожному блоку включають елементи з урахуванням особливостей зовнішніх і внутрішніх умов функціонування досліджуваного транспортного підприємства.

Індекси відбивають динаміку, але з дозволяють оцінити абсолютне значення показника проти пороговим. Для визначення порогового значення, що формує коридор сталого розвитку транспортного підприємства, потрібна побудова галузевого профілю сталого розвитку, сформованого на основі відкритих даних найбільш успішних на ринку [2; 4].

Інтегральний показник оцінки потенціалу сталого розвитку розраховується як сума творів значень аналізованих показників та відповідних індексів з усіх видів потенціалу [7].

З метою інтерпретації отриманого значення інтегрального показника використовують дані побудованого галузевого профілю сталого розвитку, на основі яких виконується розрахунок інтегрального показника-еталона.

У практиці управління конкретною компанією з метою оцінки її сталого розвитку та деталізації управлінських рішень інтегральна оцінка може бути диференційована на кілька рівнів: абсолютно стійкий розвиток – інтегральний показник наближений до верхнього значення коридору сталого розвитку; відносно стійкий розвиток – інтегральний показник наближений до нижнього значення коридору сталого розвитку; нестійкий розвиток – інтегральний показник не входить до коридору сталого

розвитку; регрес – негативне закінчення інтегрального показника. Уніфікація такого поділу є скрутною, тому що відповідна розробка вимагає врахування специфіки транспортного підприємства, що досліджується.

В рамках системи управління пропонується інтегрувати оцінку сталого розвитку в систему мотивації персоналу транспортного підприємства, використовуючи показники, що розраховуються, як ключові показники ефективності для керівників відповідних функціональних підрозділів.

**Висновки.** Аналіз результатів оцінки потенціалу транспортного підприємства виконаного за певний період часу (кілька років), дозволяє виявити ті галузі, для яких характерна висока і слабо передбачувана динаміка, а також областей за якими, досліджувана компанія має набагато слабші позиції, ніж конкуренти. Така інформація необхідна для

ризик-профілю транспортного підприємства, побудова якого так само, як і оцінка потенціалу управління розвитком є невід'ємним елементом методології управління.

Слід зазначити, що оцінка потенціалу сталого розвитку крім надання інформації для внутрішніх користувачів набуває особливої актуальності у світлі поширення та посилення вимог до публічної не фінансової звітності суб'єктів господарювання. Крім того, дані моніторингу щодо стійкого розвитку транспортних підприємств можуть бути використані і в рамках оцінки ефективності діяльності регіональних та галузевих органів влади. Таким чином, включення оцінки потенціалу сталого розвитку в систему управління суб'єктів господарювання є стратегічним кроком і істотним фактором ефективності управління як на рівні транспортного підприємства так і галузі в цілому.

#### Список літератури:

1. Алькема В.Г. Генезис структури транспортного потенціалу України в умовах сталого розвитку. *Науковий журнал «Маркетинг і менеджмент інновацій»*. 2012. № 2. С. 172–180.
2. Должанський І.З., Загорна Т.О., Удалих О.О. Управління потенціалом підприємства : навч. посібник. Київ : Центр навчальної літератури, 2006. 362 с.
3. Пашченко Ю.Є. Методологічні питання участі транспорту в інтеграційних. *Вісник «Продуктивні сили і регіональна економіка»*. РВПС України НАН України. Київ, 2007. С. 90–94.
4. Пирожков С.О. Проблеми реалізації транзитного потенціалу України у контексті розширення ЄС і формування ЄЄП. *Науковий журнал «Економіка України»*. 2015. № 3. С. 4–19.
5. Федонін О.С., Репіна І.М., Олексюк О.І. Потенціал підприємства: формування та оцінка: навч. посібник. Київ : КНЕУ, 2004. 316 с.
6. The Impact of Digital Transformation on Corporate Sustainability: Evidence from Listed Companies in China *Sustainability* 2023. № 15(3). URL: <https://www.mdpi.com/2071-1050/15/3/2117> (дата звернення: 20.04.2023).
7. Sun Y., Tang X. The impact of digital inclusive finance on sustainable economic growth in China. *Financ. Res. Lett.* 2022. P. 50.

#### References:

1. Alkema V.H. (2012) Henezys struktury transportnoho potentsialu Ukrainy v umovakh staloho rozvytku [The genesis of the structure of transport potential of Ukraine in conditions of sustainable development]. *Nauk. zhurn. "Marketing i menedzhment innovatsii"*, no. 2, pp. 172–180.
2. Dolzhanskyi I.Z., Zahorna T.O., Udalykh O.O. (2006) Upravlinnia potentsialom pidprijemstva [Enterprise potential management]: navchalnyi posibnyk. Kyiv: Tsentr navchalnoi literatury, 362 p.
3. Pashchenko Yu.Ie. (2007) Metodolohichni pytannia uchasti transportu v intehratsiinykh [Methodological issues of transport participation in integration]. *Visnyk "Produktyvni syly i rehionalna ekonomika"*. RVPS Ukrainy NAN Ukrainy. Kyiv, pp. 90–94.
4. Pyrozhekov S.O. (2015) Problemy realizatsii tranzitnoho potentsialu Ukrainy u konteksti rozshyrennia YeS i formuvannia YeEP [Problems of realizing the transit potential of Ukraine in the context of EU enlargement and the formation of the EEA]. *Naukovyi zhurnal "Ekononika Ukrainy"*, no. 3, pp. 4–19.
5. Fedonin O.S., Repina I.M., Oleksiuk O.I. Potentsial pidprijemstva: formuvannia ta otsinka [Enterprise potential: formation and assessment]: navchalnyi posibnyk. Kyiv: KNEU, 316 p.
6. Vplyv tsyfrovoy transformatsii na korporatyvnu stiikist: dani zareiestrovanykh kompanii Kytaiu (2023) [The Impact of Digital Transformation on Corporate Sustainability: Evidence from Listed Companies in China]. *Stalyi rozvytok*, no. 15(3). Available at: <https://www.mdpi.com/2071-1050/15/3/2117> (accessed April 20, 2023).
7. Sun Yu., Tan X. (2022) Vplyv inkluzyvnoho tsyfrovoho finansuvannia na stiike ekonomichne zrostantia v Kytai [The impact of digital inclusive finance on sustainable economic growth in China]. *Finans. rez. Lett.*, p. 50.