

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

ПАРФЕНТЬЄВА ОЛЕНА ГЕННАДІЇВНА



УДК 656.07:351.815

Управління сталим розвитком транспортно-логістичних компаній

08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

Реферат

дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Київ – 2024

Дисертацією є рукопис

Роботу виконано у Національному транспортному університеті Міністерства освіти і науки України

Офіційні опоненти: Доктор економічних наук, професор
Карпенко Оксана Олександрівна,
Міжнародний науково-технічний університет імені академіка
Юрія Бугая Міністерства освіти і науки України,
перший проректор
м. Київ

Доктор економічних наук, професор
Полозова Тетяна Василівна,
Харківський національний університет радіоелектроніки
Міністерства освіти і науки України,
завідувачка кафедри економічної кібернетики та управління
економічною безпекою
м. Харків

Доктор економічних наук, професор
Федотова Ірина Володимирівна,
Харківський національний автомобільно-дорожній університет
Міністерства освіти і науки України,
професор кафедри менеджменту
м. Харків

Захист дисертації відбудеться «31» січня 2025 р. о 12⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.059.04 у Національному транспортному університеті за адресою: 01010 м. Київ, вул. Омеляновича - Павленка, 1, ауд. 12.

З дисертацією можна ознайомитися у науковій бібліотеці Національного транспортного університету за адресою: 01103, м. Київ, вул. Михайла Бойчука, 42.

Реферат розіслано «20» грудня 2024 р.

Вчений секретар спеціалізованої вченої ради,
Кандидат економічних наук, доцент



Ю.А. Малахова

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Сучасні умови функціонування транспортно-логістичного сектора характеризуються високою інтенсивністю глобалізаційних процесів, посиленням конкуренції на національному та міжнародному рівнях, а також необхідністю адаптації до нових екологічних викликів і соціальних запитів. Транспортно-логістичний сектор є ключовим для забезпечення економічної стабільності країни, оскільки формує основу для розвитку торгівлі, промисловості та аграрного виробництва. Водночас економічна діяльність транспортно-логістичних компаній пов'язана зі значними екологічними впливами, зокрема високим рівнем викидів парникових газів і ресурсомісткістю процесів. Це створює необхідність пошуку нових моделей функціонування, що базуються на принципах сталого розвитку, які поєднують економічну ефективність, екологічну безпеку та соціальну відповідальність.

Однак реалізація концепції сталого розвитку в діяльності транспортно-логістичних компаній стикається з рядом проблем. Основними з них є відсутність цілісних стратегій, які інтегрують економічні, екологічні та соціальні пріоритети, недостатня інвестиційна активність у сфері інновацій, низький рівень цифровізації процесів і обмежений доступ до екологічно безпечних технологій. Невирішеність цих питань ускладнює ефективне функціонування компаній у довгостроковій перспективі, знижує їх конкурентоспроможність на міжнародних ринках і посилює негативні екологічні наслідки. Відсутність комплексного підходу до управління сталим розвитком обумовлює актуальність дослідження та необхідність формування системи рішень, яка сприятиме забезпеченню балансу між економічними результатами, екологічними стандартами і соціальними потребами.

Соціально-економічний розвиток та підвищення конкурентоспроможності національної економіки є пріоритетним напрямком політики кожної країни. Ключовими маркерами економічного розвитку є такі детермінанти економічного зростання, як динаміка і характер національного виробництва, що визначає розмір та тенденції зміни валового внутрішнього продукту і, як наслідок, обумовлює зростання добробуту суспільства. Рівень соціально-економічного розвитку країни передусім обумовлюється процесами економічного зростання суб'єктів господарювання, які забезпечують формування валового внутрішнього продукту і, водночас, мають суттєвий вплив на економічну діяльність інших секторів. До секторів економіки, рівень розвитку яких є впливовим фактором економічного зростання інших секторів економіки, належить транспортно-логістичний сектор.

Сучасний соціально-економічний розвиток відбувається на фоні актуалізації проблем і посилення закликів до збереження планети для майбутніх поколінь. В таких умовах бізнес має бути рушійною силою не тільки економічного зростання, а й соціальних змін, при цьому у досягненні Цілей сталого розвитку компанії транспортно-логістичного сектору економіки мають відігравати одну з центральних

ролей. В процесах впровадження принципів сталого розвитку значення транспортно-логістичних компаній посилюється, а їхня економічна діяльність вимагає розробки широкомасштабних рішень і готовності активно інвестувати та залучати інновації. Динаміка показників економічної діяльності компаній транспортно-логістичного сектору економіки має стати не тільки передумовою підвищення темпів зростання національного виробництва, а й демонструвати свій позитивний внесок в екологічну та соціальну безпеку.

У 2015 році Указом Президента України була затверджена Стратегія сталого розвитку до 2020 року, що визначила мету, вектори руху, дорожню карту, першочергові пріоритети та індикатори оборонних, соціально-економічних, організаційних, політико-правових умов майбутнього становлення та розвитку. В 2019 році для досягнення зростання рівня та якості життя населення, додержання конституційних прав і свобод людини і громадянина Указом Президента України було підтримано Цілі сталого розвитку до 2030 року. Таким чином концепція сталого розвитку почала набувати все більшого значення у всіх сферах життя та посилила дискусії щодо необхідності урахування потрійного результату (економічного, екологічного та соціального) в системі вимірювання ефективності та успіху компаній.

У наукових публікаціях містяться теоретичні та методологічні розробки щодо окремих аспектів вирішення зазначеної проблеми. Теоретичні та методологічні основи економічного розвитку розглядалися в наукових працях Б.В. Буркинського, В.М. Гейца, Н.І. Горбала, О.А. Клепікової, О.Є. Кузьміної, О.Г. Мельник, С.В. Мочерного, О.І. Черняка та ін., зокрема щодо тривалого зростання (І.М. Бобух, М.І. Скрипниченко та ін.), управління розвитком в системі прийняття рішень (М.О. Кизим, Т.С. Клебанова Л.А. О.І. Черняк та ін.), поширення інформаційно-комунікаційних технологій і цифрової трансформації (В.П. Вишневського, С.І. Князева та ін.), фінансової стабільності А.В. Базилук, В.Л. Смагіна, М.Д. Білик, Н.М. Гапак, П.А. Дадашова, С.А. Капштан, М.Т. Краснюк, О.Д. Кустаровського, Ю.М. Тютюнник, А.М. Поддєрьогіна, О.І. Фарина та ін.), економічної безпеки, циркулярної бізнес-моделі, інноваційної стратегії, екологічного підприємництва та сталого розвитку (В.В. Гурочкіна, О.М. Загорулькіна, Є.Ю. Какутич, В.В. Кузьменко, Н.В. Павліха). Пошуку напрямів трансформацій процесів функціонування та розвитку транспортно-логістичного сектору присвячували свої дослідження О.Є. Бабіна, Ю.С. Бараш, С.М. Боняр, О.І. Волошин, В.Л. Дикань, В.О. Дзензерський, К.Л. Железняк, В.О. Зубенко, Г.Д. Ейтутис, В.П. Ільчук, О.М. Ложачевська, О.О. Карпенко, Т.В. Полозова, І.В. Федотова, Н.В. Коваленко, І.В. Клименко, О.О. Кравченко, А.М. Новікова, О.І. Никифорок, А.М. Редзюк, Т.Б. Семенчук, Є.М. Сич та ін., у тому числі проблеми сталого розвитку на транспорті в певній мірі вирішували такі вчені як А.О. Безуглий, А.П. Гречан, О.В. Портний, В.П. Яновська та ін.

Проте, зважаючи на очевидний науковий інтерес до питань сталого розвитку і довгострокового зростання та широке коло досліджень, проведених у цьому

напрямі, проблема управління сталим розвитком компаній транспортно-логістичного сектора економіки системно не розглядалася. Зазначене зумовило вибір теми дослідження та засвідчило його актуальність.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Тематика дисертаційної роботи відповідає пріоритетним напрямам реалізації програм національного і галузевого значення.

Окремі положення дисертаційної роботи представлені у звітах науково-дослідницьких робіт Національного транспортного університету:

1. «Економічний розвиток і підприємництво в Україні» (номер державної реєстрації 0117U000126). 1 етап – «Формування інноваційно-технологічного потенціалу підприємницької діяльності в Україні» (2019 р.), у якій запропоновано авторське визначення змісту управління і розвитку; 2 етап – «Механізм забезпечення економічного зростання в Україні на інноваційних засадах» (2020 р.), у якій запропоновано концептуальні засади визначення меж застосування моделей і механізмів сучасних трансформацій; 3 етап – «Перспективи економічного розвитку та підприємництва в умовах глобалізаційних процесів» (2021 р.), у якій запропоновано теоретичні підходи до інтерпретації тривалого економічного зростання та якісних системних змін.

2. «Сучасна парадигма інноваційного розвитку транспортного комплексу України» (номер державної реєстрації 0121U100635). 1 етап – «Концептуальні основи і чинники становлення інноваційної економіки України» (2022 р.), у якій запропоновані методичні засади формування концептуального поля економічних досліджень розвитку; 2 етап – «Розвиток інноваційних форм підприємництва в умовах глобалізаційних впливів» (2023 р.), у якій запропоновано принципи управління підприємницькою діяльністю в глобалізаційних умовах; 3 етап – «Діджиталізація Бізнес-процесів підприємств транспортного комплексу» (2024 р.), у якій запропоновано методичні засади дослідження показників ефективності розвитку транспортно-логістичних компаній.

Результати, отримані в дисертації, використані при проведенні науково-дослідницької роботи Державного університету інфраструктури та технологій на тему «Економічний розвиток транспортної інфраструктури України» (2019-2024 рр. номер держреєстрації № 0119U01875), у якій запропоновано механізми підвищення ефективності для забезпечення фінансової резильєнтності транспортно-логістичного сектору, а також визначено бар'єри та можливості економічного зростання і сталого розвитку у транспортній логістиці.

Мета і завдання дослідження.

Метою роботи є встановлення методологічних принципів та обґрунтування концептуальних засад, удосконалення методичних підходів та надання практичних рекомендацій з управління сталим розвитком транспортно-логістичних компаній.

Відповідно до зазначеної мети поставлено та вирішено такі *задачі*:

- визначити логіку та виявити основні характеристики процесу утворення концепції сталого розвитку;
- сформулювати концептуальне поле сталого розвитку;
- встановити теоретичні засади довгострокового економічного зростання та складові наукового пошуку концептуальних підходів синтетичної теорії сталого розвитку;
- виявити передумови реалізації концепції сталого розвитку в транспортно-логістичному секторі економіки;
- розкрити зміст та виділити головні складові концепції сталого розвитку транспорту;
- виявити закономірності ефективного розвитку сталої мобільності;
- обґрунтувати та розкрити методологічні принципи управління розвитком;
- сформулювати теоретико-методологічне поле інтеграції еко-соціальних складових в системі управління сталим розвитком;
- встановити внутрішні детермінанти та ідентифікувати проблеми забезпечення фінансової стабільності;
- виявити закономірності формування фінансових ресурсів транспортно-логістичних компаній;
- систематизувати методи і моделі фінансової діагностики сталого економічного зростання та оцінити рівень сталого економічного зростання транспортно-логістичних компаній;
- теоретично обґрунтувати модель прийняття рішень в системі еко-соціального управління компанією;
- сформулювати сукупність процедур дослідження проблем сталого розвитку на локальному рівні;
- розробити методичні засади оцінки та ідентифікувати рівень впровадження практик екологічної стійкості, соціальної відповідальності, корпоративного управління транспортно-логістичними компаніями.

Об’єкт дослідження – процеси сталого розвитку транспортно-логістичних компаній.

Предмет дослідження – сукупність соціально-економічних умов, принципів та методів управління, що забезпечують управління сталим розвитком транспортно-логістичних компаній.

Методи дослідження. У роботі застосовано системний, діагностичний та оптимізаційний підходи, що заклало основи комплексного дослідження процесів сталого розвитку транспортно-логістичних компаній.

Для досягнення поставленої мети та розв’язання визначених завдань в роботі використано: історичний аналіз, діалектичний та абстрактно-логічний методи; бібліометричний, ретроспективний, семантичний аналіз, методи групування, концептуалізації, картографічного огляду; логіко-діалектичний синтез; методи наукової

абстракції, статистичного і динамічного аналізу; методи кореляційного аналізу, нормалізації, аналізу розривів; діалектичний та абстрактно-логічний методи; дедуктивний та аксіоматичний методи; дефінітивний та компонентний аналіз; методи наукової абстракції та агрегування; методи наукового аналізу та синтезу; абстрактно-логічний та індуктивно-дедуктивний методи; діалектичний та абстрактно-логічний методи; статистично-евристичний та теоретико-експериментальний методи.

Інформаційну основу дослідження становлять законодавчі та нормативно-правові акти України, що регулюють економічну діяльність, документи методичного та нормативного спрямування міжнародних організацій у сфері сталого розвитку, матеріали, опубліковані в наукових фахових виданнях, виданнях, що індексуються у Scopus і Web of Science, монографічних дослідженнях, інформація Державної служби статистики України, дані Статистичного офісу Європейської Комісії, офіційні аналітичні матеріали українських і міжнародних організацій, результати наукових досліджень з питань забезпечення ефективної економічної діяльності транспортно-логістичних компаній та сталого розвитку соціально-економічних систем, бази даних, сформовані за результатами емпіричного пошуку інформації.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у встановленні методологічних принципів, обґрунтуванні концептуальних засад, розробці та вдосконаленні методичних та прикладних основ управління сталим розвитком транспортно-логістичних компаній.

Найбільш вагомими науковими результатами дисертаційної роботи є:

вперше:

– розроблено концептуальне поле сталого розвитку як складної структурованої системи, що складається з ядра (управління, забезпечення, регулювання) та периферії (сукупності підкласів категорій за галузевою ознакою, систем та ієрархій), виокремлених на основі використання наукових методів бібліометричного, ретроспективного, семантичного аналізу, групування, концептуалізації та систематичного картографічного огляду, що узагальнює широкий спектр ідей, принципів та практик, які спрямовані на забезпечення балансу між економічним зростанням, соціальною справедливістю та екологічною стійкістю;

– визначено стратегічні пріоритети наближення національної транспортної системи до умов ЄС та виконання вимог довгострокового інклюзивного економічного зростання в сфері транспортно-логістичного комплексу, обґрунтованість яких була встановлена на основі ретроспективних даних індексу сталої мобільності, результатів ABCD-групування, даних кореляційного аналізу і нормалізації та аналізу розривів, з урахуванням досягнення встановлених критеріїв ресурсозбереження, покращення обслуговування клієнтів, підвищення прибутковості бізнесу і зменшення витрат. Новизною є оригінальний спосіб визначення стратегічних напрямів сталого розвитку транспортно-логістичної компанії, що ґрунтується на визначенні внутрішніх можливостей об'єкту управління долати труднощі і щоразу відновлювати втрачений потенціал на основі оцінювання

еко-соціальної резильєнтності, що сприятиме економічному розвитку країни в цілому;

– запропонована модель інтегрованого еко-соціального управління довгостроковим інклюзивним розвитком компаній, яка ідентифікує процес впровадження сталих практик і систему прийняття рішень, сфокусовану на розв’язання економічних проблем з урахуванням екологічних і соціальних наслідків. Запропонована модель включає систему принципів, методів та критеріїв, на основі яких формуються параметри ефективної економічної діяльності за організаційно-економічними складовими управління у сферах: «корпоративної соціальної відповідальності», «інвестування і фінансування бізнесу», «забезпечення резильєнтності компанії», та «управління ризиками». Сформовані на основі моделі параметри орієнтовані на сталий розвиток, комплементарне запровадження яких забезпечує транспортно-логістичним компаніям досягнення синергічних ефектів на шляху довгострокового інклюзивного розвитку;

– визначено порядок виявлення сучасних та перспективних умов довгострокового економічного зростання транспортно-логістичних компаній з використанням запропонованого методичного апарату розрахунку їхньої фінансової стійкості, суть якої полягає в ідентифікації ознак сталого розвитку, оптимального зростання та сталого зростання. Це дозволить встановити наступні перспективні напрями розвитку компаній транспортно-логістичного сектору економіки: інтеграція послуг, цифровізація, глобалізація, екологічні новації, гнучкість і адаптивність, конкуренція на ринку, партнерство і колаборація та кадровий потенціал, що можуть бути використані як наукове підґрунтя для пошуку шляхів і формування фінансової резильєнтної поведінки транспортно-логістичних компаній;

– розроблено методологічні засади проведення емпіричного дослідження, суть яких полягає у визначенні системи індексів ESG стратегії, прозорості і впровадження ESG практик за принципом критичного реалізму на основі побудованої моделі «контекст – механізм – результат», яка дозволить виявити взаємодію факторів і їх вплив на результати діяльності компаній. Система індексів передбачає оцінку рівня впровадження практик екологічної стійкості, соціальної відповідальності, корпоративного управління;

удосконалено:

– структурно-функціональну модель транспортно-логістичного сектору економіки через застосування діалектичного та абстрактно-логічного методів з виділенням сукупності сегментів, виокремлених за бенефіціарами перевезень (вантажовласники, пасажери), критеріями функціонального контексту (транспорт, логістика), засобами транспортування (автомобільний, залізничний, водний, повітряний, трубопровідний транспорт) та економічними моделями, яка, подає транспортно-логістичний сектор як розширену абстрактну систему, утворену із сукупності традиційних (експедирування вантажів, внутрішня і контрактна логістика,

громадський транспорт, тощо) та інноваційних (логістика спільного використання, інформаційно-комунікаційні сервіси, системи однорангової архітектури, моделі спільної мобільності) моделей транспортно-логістичного обслуговування, розподілених за сегментами (бенефіціарів перевезень, функціональним контекстом, засобами транспортування). Розширення та сегментація концептуального поля функціонально-структурної моделі ринку транспортно-логістичних послуг створює можливості для секторальної галузевої кластеризації компаній за певними ознаками та урахування специфіки економічної діяльності в управлінні сталим розвитком в контексті відповідних проєкцій;

– методичний підхід до оцінки фінансової стабільності, який, на відміну від існуючих, передбачає використання концептуальної моделі як інструменту обґрунтування вибору діагностичних методів. Концептуальна модель являє собою карту методів діагностики стану підприємства, диференційованих залежно від фокусу уваги (позитивний або негативний вимір – банкрутство або фінансове здоров'я) та типу оцінки (абсолютна або відносна оцінка). Запропонований концептуальний розподіл моделей оцінки фінансової стабільності дозволяє залежно від діагностичної задачі та фокусу уваги зробити обґрунтований вибір аналітичного інструментарію;

– теоретичні засади прийняття рішень в системі еко-соціального управління компанією, які на відміну від існуючих, ґрунтуються на альтернативному виборі «цінності проти цінностей», що відбувається між економічними цінностями (базовими критеріями, вбудованими в соціально-економічну систему) та етичними (неекономічними) цінностями (сукупність екологічних, соціальних критеріїв і критеріїв управління як надбудова, масштаб якої залежить від рівня толерантності до факторів ESG), та враховують необхідність збалансування економічних та суспільних (екологічних, соціальних) інтересів через зону компромісу, яка демонструє, що досягнення компромісу у короткостроковому горизонті обумовлюватиме втрату певного рівня економічних вигід, у довгостроковому горизонті сприятиме мінімізації ризиків і збільшуватиме можливість одержання потенційних довгострокових вигід (як наслідку дотримання неекономічних цінностей). Концептуальна модель прийняття рішень в умовах еко-соціального управління спряє усвідомленню протиріч при виборі альтернатив в контексті короткострокових і довгострокових перспектив;

– процедуру виміру етичних цінностей в системі еко-соціального управління шляхом виокремлення трьох етапів: оцінка фінансової суттєвості екологічних, соціальних та урядових протиріч, ESG скорінг (виключення з сукупності рішень тих, які суперечать ESG цінностям та/або погіршують ESG параметри), імпаکت-інвестування (пошук засобів вирішення проблем, пов'язаних із факторами ESG) та, відповідно, включення екологічних, соціальних та управлінських оцінок в процес прийняття інвестиційних рішень. Запропонована процедура дозволить відстежувати та ідентифікувати еко-соціальні ризики, вразливості та можливостей компанії,

виявляти взаємозв'язки між проєктами та цілями сталого розвитку, розширювати співпрацю та збільшувати обсяги зовнішнього, зокрема грантового, фінансування, розподіляти ризики і витрати. Прийняття рішень з використанням запропонованої процедури та відповідне обґрунтування стратегії довгострокового інклюзивного економічного зростання сприятиме збалансуванню економічних та неекономічних цінностей і знаходженню ціннісного компромісу;

дістали подальшого розвитку:

– науково-теоретичні положення концепції сталого розвитку через структурування процесу її утворення з виокремленням таких характеристик як генезис, логіка, суть, засади розв'язання протиріч та стан формування концептуальних підходів. Розвиток концепції відбувається за вертикальною низхідною логікою (від прийняття концепції на глобальному рівні до інтегрування в національні політики економічного розвитку, через які до практичної реалізації на локальному рівні). За своєю суттю концепція сталого розвитку є нормативістською концепцією (побудована як універсальна, ідеально-типова, цільова модель суспільних трансформацій) і водночас ціннісно орієнтованою (спрямованою на екологічно безпечно і соціально орієнтоване економічне зростання). Структурування процесу утворення концепції сприятиме подальшому розвитку теоретичних і методологічних положень з метою утворення цілісної синтетичної теорії сталого розвитку;

– теоретико-методологічний базис сталого розвитку, який ґрунтується на декомпозиції проблеми тривалого економічного зростання (наявність протиріч між економічною ефективністю, соціальною справедливістю та екологічною стійкістю), впорядкуванні концептуальних підходів (умови рівного доступу, відкритий діалог, інноваційна економіка, цифрова трансформація, зелена економіка, економіка замкнутого циклу, інклюзія) і визначенні складових сталого розвитку (трансформація системи управління, структурна зміна економічної моделі, збалансована економічна, соціальна, екологічна політика) та подає сталий розвиток з позицій об'єднуючих ідей (активна роль держави, зміцнення інституційних засад економічної діяльності, створення автономних стимулюючих механізмів) і фокусу управління (на потенційні можливості та вірогідні загрози). Запропонований базис надає можливість обґрунтувати теоретичні засади прийняття рішень в системі еко-соціального управління компанією;

– науково-методичний підхід до формування принципів управління розвитком компаній, заснований на визначенні принципів за результатами систематизації методологічних підходів до управління ними, що враховують основні закони розвитку соціально-економічних систем (функціональний, системний, ситуаційний, синергетичний, проєктний, процесний, стратегічний, програмно-цільовий, проблемно-орієнтований, адаптивний підходи). Запропоновані принципи засади надають можливість науково обґрунтованої розробки цілісної, адаптивної системи управління розвитком, спрямованої на розв'язання проблем,

оптимізацію процесів, збалансування та стратегічну зорієнтованість на інновації та довгострокову перспективу параметрів економічного зростання;

– понятійно-категоріальний апарат теорії сталого розвитку в частині трактування понять: «резильєнтність», «фінансова резильєнтність», «інтегроване еко-соціальне управління», «інтегроване еко-соціальне мислення», «стратегія сталого розвитку», що відрізняються від існуючих, урахуванням еко-соціальних критеріїв у фінансовому аналізі для досягнення синергічних ефектів, акцентують увагу на здатності динамічної соціально-економічної системи до адаптації та відновлення, орієнтуються на тривалі часові горизонти та є підґрунтям для формування методологічного базису інтегрованого еко-соціального управління довгостроковим інклюзивним розвитком. Сформований понятійно-категоріальний апарат сталого розвитку дозволяє поглибити знання щодо основних понять та категорій концепції та може бути використаний як підґрунтя для вибору шляхів вирішення актуальних проблем довготривалого інклюзивного економічного зростання у непередбачуваних умовах зовнішнього середовища.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що основні наукові положення дисертаційної роботи доведено до рівня методичних розробок і практичних рекомендацій, зокрема в економічній діяльності транспортно-логістичних компаній визначено пріоритети у розробці та запровадженні заходів сталого розвитку транспортно-логістичних компаній, диференційовано сегменти ринку транспортно-логістичних послуг, виокремлено нові моделі транспортно-логістичного обслуговування, обґрунтовано цілісну, адаптивну систему управління сталим розвитком, запропоновано модель інтегрованого еко-соціального управління, методичні засади формування фінансово резильєнтної поведінки транспортно-логістичних компаній, прийняття рішень в умовах еко-соціального управління, моніторингу рівня впровадження практик екологічної стійкості, соціальної відповідальності, етичного управління.

Апробація основних теоретичних і практичних результатів дисертації на підприємствах та в організаціях підтверджується відповідними актами про впровадження.

Наукові результати автора використовуються в практичній діяльності ДП "Національний інститут розвитку інфраструктури" (довідка від 19.09.2024 р.), ТОВ НІКО ТД (довідка від 17.10.2024 р.), SCANIA Україна (довідка від 17.10.2024 р.) та АТ «КВК» «РАПД» (довідка від 04.11.2024 р.). Результати дисертаційної роботи представляють дослідницький та практичний інтерес для наукової спільноти (акт про впровадження результатів дисертаційної роботи від RS Global Sp. z O.O., Poland від 06.09.2024 р.).

Основні положення дисертації застосовуються в навчальному процесі Національного транспортного університету (НТУ) під час викладання дисциплін «Мікроекономіка», «Економіка і організація діяльності підприємств транспорту», «Формування бізнес моделей компаній», «Економічна політика», «Розвиток

підприємства», «Європейська інтеграція», «Оцінка потенціалу підприємства», «Управління витратами на підприємстві» (довідка від 26.09.2024 р.).

Наукові дослідження за темою дисертаційної роботи використовуються в навчальному процесі факультету управління та технологій на кафедрі економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування Державного університету інфраструктури та технологій (ДУІТ) під час викладання дисциплін: «Економіка підприємства», «Економічна діагностика», «Економіка транспорту», «Актуальні проблеми економіки», «Сталий розвиток транспортної системи», «Європейська інтеграція та економічний розвиток» (акт впровадження результатів наукових досліджень від 27.09.2024 р.).

Свідоцтва про реєстрацію авторського права на твір:

1. Свідоцтво про реєстрацію авторських прав на твір №109255 «Особливості оцінки конкурентоспроможності національної економіки України в умовах глобалізації» (Гречан А.П., Бабич Л.М., Парфентьєва О.Г., Наконечна С.А.)» / А.П. Гречан, Л.М. Бабич, О.Г. Парфентьєва, С.А. Наконечна (Україна). – №109255; зареєстр. 06.11.2021.

2. Свідоцтво про реєстрацію авторських прав на твір №128676 «Діагностика економічного зростання компанії в умовах сталого розвитку: економіко-математичні основи» / О.Г. Парфентьєва (Україна). – №128676; зареєстр. 30.07.2024.

3. Свідоцтво про реєстрацію авторських прав на твір №128678 «Вимірювання фінансової стабільності: пошук засобів реагування на виклики та загрози» / О.Г. Парфентьєва (Україна). – №128678; зареєстр. 30.07.2024.

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійним завершеним науковим дослідженням, яке містить вирішення актуальної науково-прикладної проблеми створення методології управління сталим розвитком компаній транспортно-логістичного сектора економіки. Наукові положення, розробки, результати, висновки і рекомендації, що виносяться на захист, одержані автором самостійно та викладені в наукових публікаціях.

Здобувачем в роботах, надрукованих у виданнях іноземних держав та у виданнях України, які включені до міжнародних наукометричних баз (Scopus): в [6] – надана оцінка стану та виявлено проблеми розвитку транспортної галузі; [7] – визначено основні тренди цифровізації та виділено види цифрових технологій, що використовуються на транспорті та в логістиці; [8] – обґрунтовано теоретичні засади удосконалення стратегічного управління інвестиційною діяльністю компаній в контексті сталого розвитку; [9] – узагальнено теоретичні засади сталого розвитку транспорту; роботах, надрукованих у фахових виданнях: [12] – за результатами міжнародних порівнянь виокремлено негативні фактори впливу на економічну діяльність галузевих суб'єктів господарювання; [13] – визначено фактори підвищення конкурентоспроможності в глобальній постіндустріальній економіці, зокрема в секторі інфраструктури; [14] – розглянуто процес виникнення, формування та еволюції концептуальних засад і визначено зміст сталого розвитку; [15] – сформовано концептуальне поле та визначено дослідницькі напрями сталого розвитку; [16] –

узагальнено теоретичні підходи до аналізу та інтерпретації проблем тривалого економічного зростання; [17] – узагальнено передумови реалізації концепції сталого розвитку в транспортно-логістичному секторі економіки; в монографіях: [1] – класифіковано і виділено за рівнями групи потенціалу як фактору розвитку; [2] – упорядковано тлумачення, здійснено узагальнення та надано характеристику поняття «розвиток»; [3] – узагальнено методологічні засади визначення рівня сталого розвитку транспорту; [4] – обґрунтовано рекомендації щодо розвитку транспортно-логістичного сектору економіки України; у працях апробаційного характеру: [35] – узагальнено бізнес-моделі транспортно-логістичних компаній; [36] – встановлено пріоритети транспортної політики та бізнес-стратегій компаній; [37] – визначено підходи до вимірювання ефективності логістики та оцінки сталого розвитку транспорту; [39] – визначено зміст резильєнтності соціально-економічних систем.

Апробація результатів дисертації. Основні наукові положення та практичні результати дисертаційних досліджень доповідались, обговорювались і отримали позитивну оцінку на всеукраїнських науково-практичних та міжнародних науково-практичних конференціях та семінарах, серед яких: LXXIV-а наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету (м. Київ, 2023), Всеукраїнська наукова конференція здобувачів освіти і молодих учених «Відбудова транспортної інфраструктури України» (м. Київ, 2023), II Міжнародна науково-практична конференція «Логістика і транспортна безпека: проблеми та перспективи розвитку в контексті аналізу сучасних викликів і загроз», Український державний університет науки і технологій» (м. Дніпро, 2023), GISU International Research Symposium, Guangzhou University, Western Sydney University, Western Sydney University, Parramatta City Campus NSW (Australia, 2023), Управління та адміністрування в умовах протидії гібридним загрозам національній безпеці: IV Міжнародна науково-практична конференція (м. Київ, 2023), Реформування фінансово-економічної системи країни в контексті міжнародного співробітництва: Міжнародна науково-практична конференція (м. Ужгород, 2023), The XII International Scientific and Practical Conference «Youth, education and science through today's challenges» (Bordeaux, France, 2023), Виклики та перспективи розвитку транспортної інфраструктури України: II Всеукраїнська науково-практична конференція (м. Київ, 2024), Сучасні наукові погляди на реформування економічної системи: теорії та пропозиції: Всеукраїнська науково-практична конференція. (м. Одеса, 2024), Innovative technologies in the field of human services: XV Міжнародна науково-практична конференція (м. Стокгольм, Швеція, 2024), Trends in the development of science and teaching methods: XVI Міжнародна науково-практична конференції (м. Софія, Болгарія, 2024), Modern problems of the environment, youth and the new generation: XVII Міжнародна науково-практична конференція, м. Загреб, Хорватія, 2024), Actual scientific ideas of the development of the latest technologies: XVII Міжнародна науково-практична конференція (м. Лісабон, Португалія, 2024), Чорноморські наукові студії: X Всеукраїнська мультидисциплінарна

конференція (м. Одеса, 2024), II Міжнародна науково-практична конференція «Інноваційні рішення в сучасній науці, освіті та практиці», (м. Київ, 2024), Міжнародна науково-практична конференція «Інноваційні підходи у відновленні транспортної інфраструктури в особливих умовах воєнного стану: виклики та перспективи» (м. Київ, 2024), «Intelligent Transport Systems: Ecology, Safety, Quality, Comfort» (м. Київ, 2024).

Публікації. За темою дисертаційного дослідження опубліковано 48 наукових праць, зокрема: 5 колективних монографій, 1 стаття в закордонних виданнях з напрямку, 4 статті у закордонних виданнях, внесених до міжнародних наукометричних баз Scopus і Web of Science, 22 статті опубліковано у наукових фахових виданнях України з економіки, з них 15 – одноосібних; 16 праць апробаційного характеру; 3 свідоцтва авторського права.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається з анотації, вступу, п'яти розділів, загальних висновків і додатків. Обсяг дисертації займає 431 сторінку основного тексту. Робота містить 72 таблиці, 49 рисунків та 14 додатків. Список використаних джерел налічує 728 найменувань.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ

У **вступі** обґрунтовано доцільність та актуальність теми дисертаційної роботи, сформульовані мета та задачі дослідження, визначено об'єкт та предмет, методи дослідження, наукову новизну, теоретичне та практичне значення одержаних результатів. У вступі також розкривається особистий внесок автора, питання апробації результатів, публікації, загальний обсяг і структура роботи.

У першому розділі – «**Теоретико-концептуальні основи сталого розвитку соціально-економічних систем**» – визначено етапи та надано характеристику процесу формування концепції сталого розвитку, сформоване концептуальне поле сталого розвитку, встановлено тенденції, систематизовано закономірності та виявлено проблеми тривалого економічного зростання.

За результатами аналізу історичних процесів формування концепції сталого розвитку встановлено, що ідея концепції виникла у відповідь на загострення системних проблем соціального, економічного та екологічного характеру. Виникнення проблем було пов'язане з дією двох взаємозалежних факторів: розвитком науково-технічного прогресу та глобалізацією. Розвиток науково-технічного прогресу спричинив зростання добробуту, збільшення чисельності населення та посилення небезпеки настання екологічної кризи через забруднення навколишнього середовища. Глобалізаційні процеси частково допомогли у вирішенні питання щодо низької ефективності економічних систем промислово розвинених країн, обумовленої непропорційно високими витратами природних ресурсів, проте посилювали проблематику диспропорцій, що склалися через необхідність забезпечення зростання економічних систем відповідним зростанням використання природних ресурсів. В наслідок диспропорцій потенціал загроз настання екологічних катастроф було збільшено.

В результаті теоретичні засади концепції сталого розвитку було закладено на глобальному рівні. Відповідно, було визначено зміст сталого розвитку як розвитку, що відповідає вимогам сьогодення, не ставлячи під загрозу здатність майбутніх поколінь задовольняти свої потреби, встановлено його виміри (збереження довгострокової екологічної стійкості, задоволення основних потреб людини, сприяння внутрішньогенераційній та міжгенераційній справедливості), визначено фундаментальні категорії концепції, керівні принципи зеленої економіки як економіки, в якій зростання доходів і зайнятості обумовлено державними та приватними інвестиціями, що зменшують викиди вуглецю та забруднення, підвищують ефективність використання енергії та ресурсів і запобігають втраті біорізноманіття та екосистемних послуг, розглянуто цілі сталого розвитку.

Історичний аналіз дозволив зробити висновок, що генезис концепції сталого розвитку пов'язаний з дією об'єктивних цивілізаційних факторів (науково-технічного прогресу, глобалізації) і виникненням реальних суспільних загроз (загострення екологічних, соціальних і економічних проблем). При цьому практичне запровадження теоретичних засад на локальному рівні відбувалось в наслідок прояву нормативістської природи концепції з вертикальною низхідною логікою розповсюдження. Як наслідок, було зроблено висновок, що концепція сталого розвитку є нормативістською концепцією, яка виникла і будувалась як універсальна, ідеально-типова, цільова модель суспільних трансформацій. Ціле спрямоване підґрунтя концепції, прагнення створити нові знання і впровадити механізми реагування на сучасні глобальні виклики формує ідеально-типову цільову модель на засадах ціннісно орієнтованого підходу. Протиріччя між нормативістським і ціннісно орієнтованим підходами ускладнюють взаємодію між бізнесом і суспільством, накладаючи низку обмежень, і розв'язуються через застосування в процесі соціально-економічної взаємодії синтетичної системи поглядів і способів досягнення цілей сталого розвитку. Різноманітність засобів та методів, пов'язаних загальним алгоритмом реагування на суспільні загрози, викликає необхідність формування комплексу концептуальних підходів, призначених для урахування гуманістичних, ринкових і нормативних обмежень. Такий погляд на концепцію сталого розвитку дозволив висунути припущення про допарадигмальний стан появи окремих концептуальних підходів з дебатами навколо основ загальної концепції, в межах яких відбувається збір та інтерпретація фактів, а також здійснюються спроби створення синтетичної теорії і досягнення наукового консенсусу. Синтетична теорія має абсорбувати існуючі концептуальні підходи або їх елементи, дотримуючись загальної парадигми, в межах якої відбувається науковий пошук.

Наукові дослідження, що проводяться в рамках концепції, демонструють широкі академічні дискусії щодо сутності сталого розвитку. Уточнення концептуальних засад та розробка міждисциплінарного інструментарію спонукає до виникнення нових категорій. Зорієнтованість на суцільне підвищення добробуту, забезпечення соціальної справедливості та суттєве зниження ризиків для довкілля інтегрується в процеси соціально-економічних систем різних рівнів. Систематизація дисертаційних робіт демонструє всебічне проникнення ідеології сталого розвитку в простір наукового пошуку в галузі економічних наук. Наведені дані та аналітика

вказують на комплексне опрацювання метрологічних засад та широкий науковий пошук теоретико-прикладного інструментарію розв'язання сукупності економічних, соціальних та екологічних проблем.

За результатами дослідження концептуального поля тематики наукових робіт, здійсненого з застосуванням семантичного аналізу, було сформовано стійке угруповання типологічно й семантично однорідних та ієрархічно впорядкованих концептів. Конструювання інформації відбувалось за допомогою запропонованого методичного підходу, що включив ідентифікацію і структурування окремих фрагментів інформації, когнітивний пошук ключових слів та експертне оцінювання тематики, візуальне представлення (мапування) концептуального поля економічних досліджень. В результаті було виділено дванадцять лексико-семантичних підкласів, семантичні зв'язки між якими та змістовна спорідненість обумовили можливість об'єднання загальної сукупності концептів і формування різних груп категорій. Концептуальне поле сталого розвитку, досліджуване в наукових роботах, було представлено як структурована система, що складається з ядра та периферії. На додачу до аналізу динаміки праць, обстеження розподілу робіт за спеціальностями та науковими ступенями, вивчення частоти згадування галузей економіки в темах та ступеню галузевої зорієнтованості робіт, які дозволяють кількісно оцінити масштаб та виявити тренди наукового пошуку, концептуальне поле сформоване за результатами когнітивних узагальнень та за допомогою мапування дозволило вербалізувати якісні параметри, продемонструвати зміст, варіативність та лексико-семантичну взаємопов'язаність наукових досліджень. Завдяки мапуванню та конструюванню було доведено широке представлення концепції сталого розвитку у сучасній українській економічній науці.

Логіко-діалектичний синтез теоретичних засад розвитку та довгострокового економічного зростання дозволив визначити межі застосування різних підходів та з'ясувати відповідність моделей і механізмів об'єктивним законам сучасного розвитку. Було з'ясовано, що більшість наявних концепцій спрямовано на підтримку тріади сталого розвитку та охоплює з різним ступенем фокусування економічну, соціальну та екологічну складові сталості. У сукупності концепції тривалого економічного зростання розширюють теоретичний базис розвитку. На противагу ліберальному підходу, що полягає в лібералізації ринку, макроекономічної стабільності, надійності цін та означає, що держава не повинна заважати приватному сектору забезпечувати ефективний розподіл факторів виробництва, в умовах загострення екологічних проблем і посилення соціальних запитів з'являються нові економічні теорії, а стає зростання стає важливою актуальною проблемою економіки, що потребує глибокого наукового пошуку та розв'язання. В наслідок того, що ідеї неокласичної теорії зростання стає недостатньо для забезпечення ефективності ринків, розвиваються нові концептуальні підходи або теорії активної ролі держави, головний заклик яких виходить за межі турботи про макроекономічну стабільність та захист принципів саморегулювання.

Обов'язковою умовою розвитку визнається зміцнення інституційних засад економічної діяльності, як основи для забезпечення ефективності фінансової системи та вільної конкуренції, обмеженої тільки нормами, що втілюють єдині

правила ринкової взаємодії та додають ясності у ринкові та суспільні відносини. Зміцнення інституційних основ не інтерпретується як розширення державного втручання або адміністративного контролю економіки та ринку, мова йде про створення та дію автономних стимулюючих механізмів для чіткого дотримання інституційного порядку всіма суб'єктами економічних відносин.

Саме на таких засадах розвиваються підконцепції сталого розвитку, методологічний базис яких диференціюється залежно від фокусу. Серед багатьох інших умови рівного доступу, відкритий діалог, інноваційна економіка, цифрова трансформація, зелена (екологічна) економіка, (циркулярна) економіка замкнутого циклу, інклюзія як концептуальні підходи стають відповідями на заклики щодо пошуку синтетичної теорії, спроможної забезпечити ефективне економічне зростання, соціальну відповідальність та екологічну безпеку, а отже стійку перспективу розвитку. Зміст основних теоретичних і методологічних підконцепцій (концептуальних підходів) довгострокового економічного зростання має не скільки ретроспективне, скільки перспективне значення. Завдяки баченню, розрахованому на майбутнє, стає можливим глибше пізнання потенційних можливостей і вірогідних загроз економічного розвитку на макро-, мезо- та мікрорівнях.

У другому розділі – **«Особливості реалізації концепції сталого розвитку транспортно-логістичних компаній»** – визначено передумови реалізації концепції сталого розвитку в транспортно-логістичному секторі економіки; виявлено зміст та виділені головні складові концепції сталого транспорту; встановлено закономірності та ключові фактори ефективного розвитку сталої мобільності.

Дослідження природи процесів і явищ, пов'язаних з функціонуванням транспорту та важливих у контексті економічного зростання, соціальної відповідальності та екологічної безпеки, дозволило зробити низку узагальнень, які мають бути ураховані в інклюзивному підході до забезпечення сталого розвитку галузі в цілому та компаній транспортно-логістичного сектору економіки зокрема (рис. 1).

За результатами ретроспективного аналізу статистичної та експертної інформації в контексті концепції сталості було систематизовано галузеві екстернальні ефекти, а також виділено основні напрями мінімізації прояву негативних екстерналій. До позитивних екстерналій віднесено ефекти соціально-економічного розвитку, забезпечення безпеки та добробуту громадян, зростання мобільності, соціальної інтеграції, ділової активності та підвищення рівня територіальної доступності. Як негативні екстернальні ефекти подано обсяги енергоспоживання, атмосферні викиди, екологічний слід, шум і вібрацію, транспортні пригоди, аварії, катастрофи.

За результатами аналізу статистичної інформації було виділено сегменти транспортно-логістичного сектору, що завдають найбільшого зовнішнього впливу. Статистично підтверджено, що найвагомий вплив на навколишнє середовище має автомобільний транспорт. Саме з функціонуванням автомобільного транспорту здебільшого пов'язані значні масштаби екологічного сліду та енергоспоживання, транспортних пригод, великі обсяги атмосферних викидів та інших забруднень. Вплив на зовнішнє середовище водного, авіаційного, залізничного та трубопровідного транспорту має менш тотальні наслідки і є більш диференційованим.

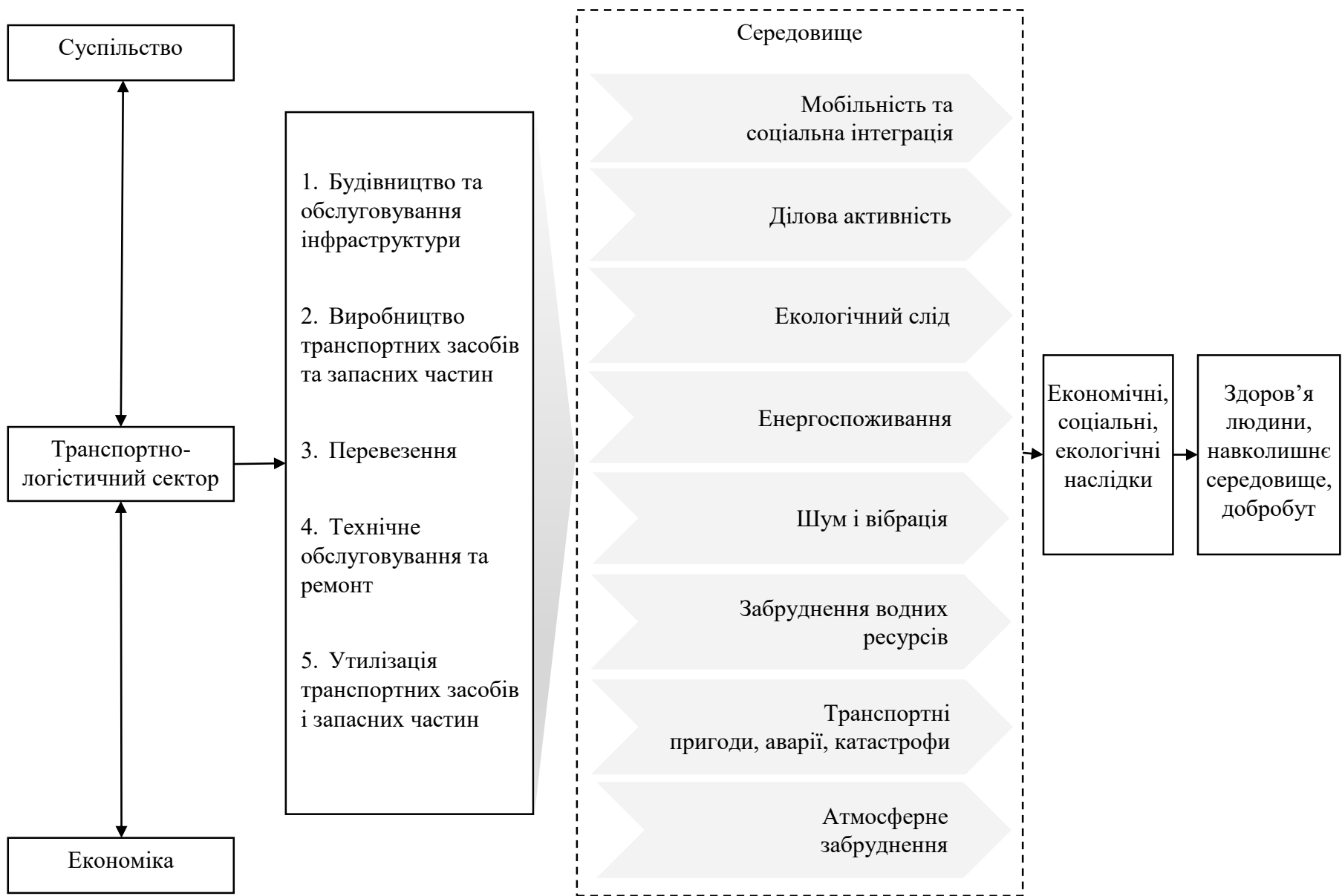


Рисунок 1 – Економічні, соціальні та екологічні наслідки функціонування та розвитку транспорту

Проте, в будь-якому випадку, кожен вид транспорту та транспортно-логістичний сектор загалом потребує значної уваги з позицій сталості. Основними напрямками мінімізації негативних екстерналій є: збільшення частки біопалива, використання відновлюваних джерел енергії, електрифікація дорожніх транспортних засобів та інфраструктури, модальний перерозподіл на ринку транспортно-логістичних послуг у бік збільшення ролі безпечніших видів транспорту, запровадження в Україні європейських норм протидії дорожньо-транспортним пригодам та забезпечення життя.

Зазначено, що транспорт як елемент загальної соціально-економічної системи, призначений для задоволення суспільних потреб у переміщенні пасажирів і вантажів, в процесі свого функціонування та розвитку тісно пов'язаний та взаємообумовлений станом економіки та суспільства. Водночас економічна діяльність транспортно-логістичних компаній здійснює масштабний, складний та комплексний вплив на зовнішнє середовище, обумовлюючи виникнення екологічних та соціальних ефектів, серед яких складно виокремити ефекти, пов'язані виключно з екологічною або соціальною проблематикою. Але при цьому для транспорту окремої цілі сталого розвитку не визначено, що слід трактувати як парадокс або ситуацією протиріччя.

З метою виявлення територіальних центрів генерації сталих практик і пріоритизації стратегічних напрямів розвитку транспортно-логістичного комплексу України було запропоновано методичний підхід, що ґрунтується на ABCD-групуванні, кореляційному аналізі, нормалізації, аналізі розривів та передбачає використання ретроспективних даних індексу сталої мобільності та його складових. З'ясовано, що індекс сталої мобільності базується на врахуванні чотирьох пріоритетів (універсального доступу, ефективності, безпеки, зеленої мобільності) і був створений з метою оцінки транспортно-логістичного сектору відповідно до універсальної, ідеально-типової, цільової моделі сталого транспорту як транспорту сфокусованого на наданні перевізних послуг та використанні інфраструктури для мобільності людей і товарів із сприянням економічному і соціальному розвитку на благо теперішніх і майбутніх поколінь безпечним, доступним, ефективним і резильєнтним способом, мінімізуючи викиди вуглецю та інші викиди та вплив на навколишнє середовище, було запропоновано методичний підхід, який дозволяє класифікувати країни за рівнем запровадження сталих практик у галузі. Доведено, що центрами з найбільш просунутим фронтом індексу сталої мобільності є такі країни як Швеція, Німеччина, Нідерланди та Франція, а отже відповідні практики сталого розвитку транспортної системи є найдієвішими.

Застосування методу аналізу розривів та ранжування основних критеріїв сталої мобільності за величиною розриву (табл. 1) дозволило розставити пріоритети у розробці та запровадженні заходів сталого розвитку транспортно-логістичного сектору України з метою наближення національної транспортної системи до умов ЄС та виконання вимог довгострокового інклюзивного економічного зростання у галузі (табл. 2).

Таблиця 1 – Нормалізовані індикатори сталої мобільності України відносно значень вибірки по країнах ЄС

Індикатор		Рік	RAI	RTR	FWT	LPI	MC	GHG	PM2.5	SM Score
Країни ЄС	Максимальне значення	2020	100	80,1	29	4,201	10,3	9,622	20,878	85,3
		2022	100	87,9	29	4,2	10,3	10,3	22,8	86,22
	Мінімальне значення	2020	82	9,8	13	2,81	2,8	0,837	5,861	56
		2022	45	10,2	13	2,8	2,9	1,0	5,6	59,17
	Середнє значення	2020	93	31,5	22	3,522	6,4	2,067	13,113	71,1
		2022	92	33,4	22	3,5	5,8	2,2	13	71,46
Україна		2020	56	14,2	28	2,83	13,7	0,542	20,31	59,2
		2022	84	15,7	28	2,8	10,2	0,6	20,3	64,23
Відносне значення (%) до	критерію оптимальності	2020	56,0	17,7	96,6	67,4	20,4	154,4	28,9	69,4
		2022	84,0	17,9	96,6	66,7	28,4	166,7	27,6	74,5
	середнього	2020	60,2	45,1	127,3	80,4	46,7	381,4	64,6	83,3
		2022	91,3	47,0	127,3	80,0	56,9	366,7	64,0	89,9
Відхилення	за критерієм оптимальності	2020	-44,0	-82,3	-3,4	-32,6	-79,6	54,4	-71,1	-30,6
		2022	-16,0	-82,1	-3,4	-33,3	-71,6	66,7	-72,4	-25,5
	із середнім	2020	-39,8	-54,9	27,3	-19,6	-53,3	281,4	-35,4	-16,7
		2022	-8,7	-53,0	27,3	-20,0	-43,1	266,7	-36,0	-10,1
Ранг індикатора за рівнем розриву [з урахуванням коефіцієнтів кореляції]			5[4]	1[5]	6	4[1]	2	7	3	

Таблиця 2 – Пріоритети транспортної політики України для розвитку сталої мобільності

Рівень пріоритету	Пріоритет	Зміст пріоритету
Перший пріоритет	Ефективність	Створення сучасної системи управління складними мережами ланцюгів постачання, що відповідає світовим стандартам і застосовує новітні практики організації транспортування, переробки та зберігання вантажів, модального розподілу транспортних потоків, задоволення людських потреб та вимог суспільного розвитку щодо організації ефективних, екологічних, безпечних пасажирських перевезень
Другий пріоритет	Безпека	Удосконалення системи попередження пригод та запобігання виникненню дорожньо-транспортних загроз в транспортних системах із надійним забезпеченням високого рівня захисту та збереження довкілля, майна, життя і здоров'я учасникам дорожнього руху з використанням сучасних інструментів державної та регіональної політики і управління транспортно-логістичними процесами
Третій пріоритет	Універсальний доступ	Розвиток та подальша розбудова критичної транспортної інфраструктури в першу чергу для забезпечення транспортної доступності у сільській місцевості з паралельним запровадженням проектів високошвидкісного руху
Четвертий пріоритет	Зелена мобільність	Запровадження моделі транспортної політики та системи заходів на рівні транспортно-логістичних компаній, сприятливих збереженню навколишнього середовища, передусім спрямованим на мінімізацію негативного впливу на населення концентрації зважених часток у повітрі, які здатні завдавати серйозної шкоди дихальним шляхам і здоров'ю людини загалом

За результатами ранжування обґрунтованим є впровадження практик сталої мобільності у такій послідовності: створення сучасної системи управління складними мережами ланцюгів постачання (ефективність), удосконалення системи попередження пригод та запобігання виникненню дорожньо-транспортних загроз (безпека), розвиток та подальша розбудова критичної транспортної інфраструктури (універсальний доступ), запровадження моделі транспортної політики та системи заходів на рівні транспортно-логістичних компаній, сприятливих збереженню навколишнього середовища (зелена мобільність). Зважаючи, що для транспорту не визначено окремої цілі сталого розвитку, наявні цілі сталого розвитку розподілені між пріоритетами сталої мобільності.

Було висунуто і підтверджено гіпотезу, що найтісніший зв'язок існує між індексом сталої мобільності та індексом ефективності логістики або що країни, які мають вищий рівень ефективності логістики матимуть більший рівень сталої мобільності. Гіпотеза обґрунтовувалась логікою розвитку транспортно-логістичного сектору та його вагомою суспільною роллю. Результати кореляційного аналізу засвідчили, що крім індексу ефективності логістики, хоча і в меншому ступені, на сталу мобільність позитивно впливає співвідношення швидкого транзиту до мешканців, негативно – смертність від ДТП і забруднення повітря PM2.5 (табл. 3).

Таблиця 3 – Коефіцієнти кореляції індексу сталої мобільності та головних індикаторів Глобальної системи відстеження транспорту країн ЄС

Рік	RAI	RTR	FWT	LPI	MC	GHG	PM2.5	SM Score
2020	0,481584	0,831060	0,080312	0,833985	-0,56186	-0,23907	-0,40443	1
2022	0,361833	0,817361	0,083878	0,906454	-0,55041	-0,08332	-0,42966	1
<i>r</i>	0,3; 0,5	0,5; 1,0	0; 0,3	0,5; 1,0	-0,5; -1,0	0; -0,3	-0,3; -0,5	
Сила зв'язку	помірний	сильний	слабкий	сильний	сильний	слабкий	помірний	
Напрямок зв'язку	позитивний	позитивний	позитивний	позитивний	негативний	негативний	негативний	

Доведено, що з розвитком науково-технічного прогресу роль логістичної складової транспортно-логістичного комплексу посилюється. Через розширення концептуального поля (набуло подальшого розвитку) функціонально-структурну модель ринку транспортно-логістичних послуг було представлено як абстрактну систему, утворену з сукупності сегментів, виокремлених за критеріями функціонального контексту (транспорт або логістика) та засобами транспортування (автомобільний, залізничний, водний, повітряний, трубопровідний транспорт). Сектори функціонально-структурної моделі розташовані в послідовності від переважно масових транспортних послуг до більш логістично диференційованих і за масштабом менших одиниць. Розширена концептуалізація через абстрактну систематизацію досліджуваних сегментів, адекватну сучасним умовам галузевого розвитку, дозволила представити функціонально-структурну модель як результат новітніх ринкових трансформацій та

цифровізації технологічних процесів з посиленням логістичної складової в наслідок появи інноваційних екосистем сталої мобільності.

Застосування методу аналізу розривів та ранжування компонентів індексу ефективності логістики за величиною розриву (табл. 4) дозволило визначити центри найбільш просунутого фронту ефективної логістики та надати низку обґрунтованих рекомендацій щодо розвитку логістичної складової українського транспортно-логістичного сектору (табл. 5).

Таблиця 4 – Нормалізовані компоненти індексу ефективності логістики України відносно значень вибірки по країнах ЄС

Індикатор		Рік	Митниця	Інфраструктура	Міжнародні відправлення	Якість і компетентність логістики	Відстеження та маршрутизація	Свочасність	LPI score
1		2	3	4	5	6	7	8	9
Країни ЄС	Максимальне значення	2018	4,09	4,37	3,99	4,31	4,32	4,41	4,2
		2023	4,1	4,3	4,1	4,2	4,3	4,3	4,2
	Мінімальне значення	2018	2,58	2,73	2,7	2,69	2,79	2,88	2,81
		2023	2,7	2,8	3,0	3,1	3,2	3,0	3,2
	Середнє значення	2018	3,46	3,41	3,49	3,56	3,86	3,52	3,34
		2023	3,6	3,5	3,7	3,8	3,7	3,6	3,4
Україна		2018	2,49	2,22	2,83	2,84	3,11	3,42	2,83
		2023	2,4	2,4	2,8	2,6	3,1	2,6	2,7
Відносне значення (%) до	критерію оптимальності	2018	49,8	44,4	56,6	56,8	62,2	68,4	56,6
		2023	48,0	48,0	56,0	52,0	62,0	52,0	54,0
	середнього	2018	72,0	65,1	81,1	79,8	80,6	97,2	84,7
		2023	66,7	68,6	75,7	68,4	83,8	72,2	79,4
Відхилення	за критерієм оптимальності	2018	-50,2	-55,6	-43,4	-43,2	-37,8	-31,6	-43,4
		2023	-52,0	-52,0	-44,0	-48,0	-38,0	-48,0	-46,0
	із середнім	2018	-28,0	-34,9	-18,9	-20,2	-19,4	-2,8	-15,3
		2023	-33,3	-31,4	-24,3	-31,6	-16,2	-27,8	-20,6
Ранг індикатора за рівнем розриву [з урахуванням коефіцієнтів кореляції]			1	2[3]	5	3[2]	6	4	

Доведено, що центрами з найбільш просунутим фронтом індексу ефективності логістики є такі країни як Фінляндія, Данія, Німеччина, Нідерланди, Австрія, Бельгія, Швеція, а отже досвід розвитку логістичної складової транспортної системи означених країн є найдієвішими. При цьому особливої уваги потребує досвід Німеччини, Нідерландів та Швеції, як країн з одночасно високим рівнем ефективності логістики та розвинутою сталою мобільністю.

Таблиця 5 – Пріоритети розвитку транспортно-логістичної діяльності в Україні

Рівень пріоритету	Пріоритет	Зміст пріоритету
Перший пріоритет	Ефективність митного та прикордонного управління, операційних процедур в портах	Модернізація м'якої інфраструктури (Soft Infrastructure) завдяки політичним реформам та інвестиціями, спрямованим на підвищення ступеню зручності роботи у напрямі автоматизації, управлінні ризиками та дотриманні доброчесності
Другий пріоритет	Підвищення компетентності та якості логістичних послуг	Розвиток потенціалу приватного сектора, стає управління якістю транспортно-логістичних послуг, активний пошук інноваційних технологічних рішень, конкурентна диференціація маркетингових пропозицій, реагування на виклики задоволеності клієнтів, перегляд та вдосконалення компетенцій фахівців з логістики
Третій пріоритет	Якість торговельної та транспортної інфраструктури	Модернізація і будівництво жорсткої інфраструктури як критично важливого компоненту ланцюга постачання, узгоджена з реформами та інвестиціями в м'яку інфраструктуру і розвитком потенціалу постачальників транспортно-логістичних послуг, із реалізацією інвестиційних проєктів, зокрема в рамках державно-приватного партнерства
Четвертий пріоритет	Забезпечення високого рівня частоти своєчасної доставки	Постійний моніторинг кращих практик та генерація нових рішень щодо мінімізації затримок в портах, аеропортах, мультимодальних ланцюгах постачання
П'ятий пріоритет	Легкість організації міжнародних відправлень за конкурентними цінами	Розвиток сучасних транзитних систем та регіонально інтегрованих ринків уповноважених операторів, які відповідають вимогам якості та дбайливо відносяться до навколишнього середовища
Шостий пріоритет	Розширення можливостей відстеження та маршрутизації	Розробка і реалізація проєктів створення високоточних цифрових системи відстеження і маршрутизації відправлень і моніторингу продуктивності ключових логістичних хабів

За результатами ранжування обґрунтованим є впровадження практик ефективної логістики у такій послідовності: ефективність митного та прикордонного управління, операційних процедур в портах (модернізація м'якої інфраструктури завдяки політичним реформам та інвестиціями, спрямованим на підвищення ступеню зручності роботи у напрямі автоматизації, управлінні ризиками та дотриманні доброчесності), підвищення компетентності та якості логістичних послуг (розвиток потенціалу приватного сектора, стає управління якістю транспортно-логістичних послуг, активний пошук інноваційних технологічних рішень, конкурентна диференціація маркетингових пропозицій, реагування на виклики задоволеності клієнтів, перегляд та вдосконалення компетенцій фахівців з логістики), якість торговельної та транспортної інфраструктури (модернізація і будівництво жорсткої інфраструктури як критично важливого компоненту ланцюга постачання із реалізацією інвестиційних проєктів, зокрема в рамках державно-приватного партнерства), забезпечення високого рівня частоти, з якою відправлення досягають одержувачів протягом запланованого або очікуваного часу доставки (моніторинг кращих практик та генерація нових рішень щодо мінімізації затримок в портах, аеропортах, мультимодальних ланцюгах постачання), легкість організації міжнародних відправлень за конкурентними цінами (розвиток сучасних транзитних систем та

регіонально інтегрованих ринків уповноважених операторів, які відповідають вимогам якості та дбайливо відносяться до навколишнього середовища), розширення можливостей відстеження та маршрутизації (розробка і реалізація проектів створення високоточних цифрових системи відстеження і маршрутизації відправлень і моніторингу продуктивності ключових логістичних хабів).

У третьому розділі – «**Міждисциплінарна модель забезпечення реалізації концепції сталого розвитку**» – уточнено і обґрунтовано процеси становлення системи управління в контексті сталого розвитку; вибудовано логіку формування інтегрованої методології еко-соціального управління; сформовано теоретико-методологічне поле інтеграції еко-соціальних складових в системі управління сталим розвитком.

Враховуючи динаміку науково-технічного прогресу, триваючу глобалізацію та актуалізацію проблем сталого розвитку, особливо важливого значення набувають процеси та механізми управління транспортно-логістичними компаніями зокрема та галуззю в цілому, як соціально-економічними системами локального та інституційного рівня, спроможними розв'язувати складні нестационарні завдання в умовах відносної визначеності та ризикованості зовнішнього середовища. З одного боку, чутливість до зовнішнього впливу ускладнює процеси прийняття рішень та обумовлює необхідність диференціації методологічних підходів до управління розвитком транспортно-логістичних компаній. З іншого, необхідність урахування багатоцільових вимог сталого розвитку вимагає розглядати компанії транспортно-логістичного сектору як відкриті та складні соціально-економічні системи та як елемент соціально-економічних систем вищого порядку та розглядати їхні механізми управління з позицій цілісності.

Зважаючи на це, при формуванні системи управління розвитком важливо комплементарно використовувати комплекс методологічних підходів (функціонального, системного, ситуаційного, синергетичного, проектного, процесного, стратегічного, програмно-цільового, проблемно-орієнтованого, адаптивного). Альтернативність методологічних підходів дозволяє сформувати інструментарій впливу на розвиток компаній транспортно-логістичного сектору економіки, втілюючи різні концепції та реалізуючи при цьому певну логіку і методи управління, які, незважаючи на різницю, фокусують на досягненні загальної мети економічної діяльності з урахуванням контексту. Зважаючи на універсальність застосування стосовно сфер економічної діяльності, методологічні підходи певною мірою диференціюються за рівнями соціально-економічних систем (зокрема сфера застосування програмно-цільового підходу тяжіє до рівня національної економіки, галузі та великих компаній, ситуативного – до рівня суб'єктів господарювання). Проте їхня сукупність є цілісною і за своєю сутністю закладає принципові засади управління функціонуванням і розвитком соціально-економічних систем.

Виходячи із позицій цілісності та враховуючи зміст методологічних підходів було сформовано сукупність базових передумов кількісно-якісних змін, які, зважаючи на універсальність методології представлено, як принципи управління розвитком соціально-економічних систем (функціональність, системність,

ситуаційність, синергетичність, проектування, процесність, стратегічність, ціле орієнтованість, спроможність вирішувати проблеми, адаптивність). Запропоноване подання принципів засад дозволяє вибудувати цілісну систему управління розвитком, яка одночасно матиме адаптивні властивості та забезпечуватиме ефективне функціонування через розв'язання проблем, оптимізацію процесів, збалансування результатів та витрат за кожною із функцій та по компанії загалом і, водночас, через стратегічну зорієнтованість та проектне мислення, сприятиме зростанню інноваційності, прийняттю і реалізації нестандартних зорієнтованих на довгострокову перспективу рішень і в цілому забезпечуватиме стале економічне зростання.

За результатами аналізу історичних процесів формування концептуального підходу до управління сталим розвитком на рівні компанії встановлено, що найпомітнішою тенденцією в управлінні соціально-економічними системами, що знаходиться в центрі глобального діалогу навколо проблеми сталого розвитку, є концепція ESG управління. Концепція ESG управління передбачає інтегрування екологічних, соціальних та управлінських факторів як критеріїв ефективності у фінансовий аналіз при розподілі капіталу, управлінні портфелем, прийнятті інвестиційних рішень, використовуючи тривалі часові горизонти і ураховуючи нематеріальні аспекти, що впливають на вартість компанії.

Систематизація сутнісних характеристик концепції ESG управління дозволила виокремити складові та механізми підтримки процесу її реалізації. Було з'ясовано, що логіка реалізації концепції ESG управління включає формування стратегії з урахуванням ризику та прибутку, збір інформації, ідентифікацію проблем ESG, оцінку стратегічних альтернатив з урахуванням ESG факторів. До механізмів підтримки було віднесено систему розкриття інформації компаній, регуляторне середовище, включення стійкості до ESG ризиків до наглядових повноважень, розширення горизонту моніторингу ризиків, мобілізацію капіталу для інвестиційних проєктів переходу до низьковуглецевої, більш екологічної економічної моделі, портфелі сталих проєктів, інфраструктуру сталого розвитку, бенчмарки (індекси, що ґрунтуються на еталонних показниках ESG), а також аудит інформації про сталий розвиток.

Порівняння концепції ESG управління з іншими концептуальними підходами дозволило співставити категоріальний апарат сталого розвитку, довело продовження дискусій щодо змісту понять та відсутність стійкого синонімічного ряду. З'ясовано, що поняття корпоративної соціальної відповідальності (CSR) або ототожнюється та концептуально поєднується з ESG управлінням, або демонструється залежність понять: ESG як підкатегорія CSR орієнтована на показники, CSR як підкатегорія ESG сфокусована на соціальних та управлінських параметрах, CSR та ESG як окремі рамки сталого розвитку, що ґрунтуються на критеріях етичного функціонування та зовнішнього інвестування відповідно. Встановлено, що з позицій фінансового аналізу ESG використовується як підкатегорія, що інтегрується в базовий процес прийняття інвестиційних рішень і, залежно від ступеню урахування факторів, реалізуються практики відповідального або сталого інвестування, визначаються критерії та обмеження поряд із

традиційними фінансовими критеріями, коригуються ставки дисконту або норми прибутковості, оцінюються еко-соціальні ризики. Поряд з цим інтеграція ESG інформації в процеси прийняття інвестиційних рішень або не ототожнюється із відповідальним інвестуванням, або навпаки до нього прирівнюється. Так само, як і у випадку корпоративної соціальної відповідальності, поняття ESG та резильєнтності або ототожнюються (відображаючи спільні властивості), або виокремлюються: ESG розглядається як інструмент (залежна підкатегорія), підкреслюється різниця в часових горизонтах оцінювання (резильєнтність сфокусована на оперативних результатах і короткострокових фінансових цілях).

За підсумками порівняння сутності та термінологічного апарату концепцій в контексті сталого розвитку було визначено зміст поняття резильєнтність, а також введено і визначено категорії інтегроване еко-соціальне управління та інтегроване еко-соціальне мислення. Під резильєнтністю (як властивість) до непередбачуваних подій, деструктивних явищ (негараздів, збоїв, криз, шоків, потрясінь), еко-соціальних ризиків (економічних, екологічних, гуманітарних) пропонується розуміти здатність динамічної соціально-економічної системи швидко і успішно адаптуватись до нового середовища та відновлюватись в умовах складної, нелінійної та радикальної невизначеності. Інтегроване еко-соціальне управління є філософією управління, яка з метою формування екологічної, циркулярної та резильєнтної бізнес-моделі та провадження сталої діяльності об'єднує структурні елементи соціально-економічної системи та зосереджує управлінські рішення на створенні цінності для компанії та ключових зацікавлених сторін (стейкхолдерів), ґрунтуючись на принципах управління розвитком, інтегруючи еко-соціальні критерії (ESG критерії) у фінансовий аналіз (CFP-аналіз) та орієнтуючись на тривалі часові горизонти, тим самим забезпечуючи максимальне використання потенціалу створення вартості, збільшення вигід, зменшення ризиків та довготривале інклюзивне економічне зростання (рис. 2). Інтегроване еко-соціальне мислення визначене як цілісне й упорядковане знання фундаментальних засад еко-соціального управління, що допомагає аналізувати досвід, формувати і впорядковувати інформацію, обґрунтовувати та приймати рішення.

Враховуючи, що концептуальне бачення інтегрованого еко-соціального управління являє собою врівноважену сукупність, взаємодоповнюючих один одного напрямів застосування ESG, комплементарне запровадження яких забезпечує компанії досягнення синергічних ефектів на шляху сталого довгострокового інклюзивного розвитку, було запропоновано концептуальну модель інтегрованого еко-соціального управління, що включила в себе сукупність критеріїв ESG як центральний елемент, що формує ядро і визначає зміст квадрантів, та чотири квадранти: квадрант корпоративного еко-соціального відповідального управління, зорієнтований на внутрішню організаційну політику компанії, квадрант сталих інвестицій та сталого фінансування, квадрант управління еко-соціальними ризиками та квадрант забезпечення еко-соціальної резильєнтності.



Рисунок 2 – Концептуальна модель інтегрованого еко-соціального управління сталим довгостроковим інклюзивним розвитком

У четвертому розділі – «**Економічний профіль транспортно-логістичних компаній**» – встановлено внутрішні детермінанти та ідентифіковано проблеми забезпечення фінансової стабільності; виявлено закономірності формування фінансових ресурсів транспортно-логістичних компаній; систематизовано методи і моделі фінансової діагностики сталого економічного зростання та оцінено рівень сталого економічного зростання компаній транспортно-логістичного сектору економіки (рис. 3).

Зважаючи на важливість для формування екологічної, циркулярної та резильєнтної бізнес-моделі, процесів фінансування економічної діяльності та

інвестування в довгострокові активи, методологічні підходи в системі інтегрованого еко-соціального управління передусім мають базуватися на забезпеченні фінансової резильєнтності. У продовження розвитку термінологічного апарату було визначено поняття фінансової резильєнтності, під яким пропонується розуміти здатність компанії передбачати, планувати, реагувати на поступові зміни та раптові непередбачені потрясіння та адаптуватися до них шляхом проведення відповідної економічної політики для зменшення дефіциту бюджету, забезпечення необхідними фінансовими ресурсами та підтримки фінансової ліквідності. За результатами узагальнення теоретико-методологічних засад було зроблено висновок, що співвідношення джерел формування капіталу на пряму впливає на рівень платоспроможності, інвестиційний потенціал та фінансові ризики компанії. Як наслідок, досягнення оптимальної структури капіталу та вартості фінансування має фундаментальне управлінське значення для підтримки фінансової та у підсумку загальної еко-соціальної резильєнтності. При цьому на структуру та вартість капіталу та, зрештою, на перспективи економічного зростання безпосередній вплив мають управлінські рішення щодо фінансування компаній. З позицій фінансової стабільності компанії мають оцінювати оптимальне співвідношення джерел фінансування та встановлювати, за якого рівня граничні вигоди від боргу дорівнюватимуть граничним витратам.

Статистично підтверджено, що транспортно-логістична галузь належить до важливих секторів національної економіки, що у тому числі відображається у вартості капіталу, залученого у діяльність галузевих компаній. Частка власного капіталу компаній транспортно-логістичного сектору становить понад десяту частину вартості власного капіталу залученого в економіку в цілому. Залучений для фінансування економічної діяльності транспортно-логістичних компаній капітал становить п'ятнадцяту частину загального запозиченого всіма видами економічної діяльності капіталу. Вагомість додаткового капіталу як основного джерела власних фінансових ресурсів обумовлюється специфікою економічної діяльності транспортно-логістичних компаній, підтверджує капіталоємність галузі та використання значної частини основних засобів (передусім транспортної інфраструктури і транспортних засобів), що тривалий час беруть участь у виробничому процесі, а отже потребують періодичної індексації вартості. У формуванні власного капіталу суттєвого негативного впливу завдають непокріті збитки. Спостерігається циклічність у галузевих процесах їхнього накопичення. Чутливість галузі до патерналістської державної політики у певному сенсі є об'єктивно виправданою, проте демонструє необхідність підвищення ефективності операційної діяльності для зміцнення потенціалу економічного зростання.

Використання математичного апарату описової статистики дозволило визначити п'ять закономірностей утворення капіталу у галузі: переважне використання власного капіталу (при цьому чим меншими є компанії, тим активніше вони

залучають боргові кошти), формування власних фінансових ресурсів за рахунок додаткового та зареєстрованого капіталу, економічна діяльність є хронічно не ефективною та обумовлює накопичення збитків, третина боргових зобов'язань пов'язана з процесами інвестування, дві третини залучаються для фінансування оборотних активів, водночас стратегії у галузі передусім спрямовані на довгострокове оновлення та економічне зростання.

Як показало дослідження, фінансова стабільність ідентифікується шляхом абсолютного або відносного (коефіцієнтного) порівняння активів з капіталом. Як свідчать дані статистики необоротні активи транспортно-логістичних компаній складають сьому частину необоротних активів економіки. Значна капіталоемність галузі, з одного боку, дозволяє визначити основний напрям розвитку (інвестування та інноваційне оновлення нематеріальних активів, з іншого, залежність від капіталовкладень є фактором гальмування процесів економічного зростання. Дорогоартісні інфраструктурні проекти та програми оновлення рухомого складу потребують масштабного фінансування з суттєво відтермінованими термінами окупності. Крім того вимагають запровадження вискоефективних технологічних процесів, спроможних протидіяти ризикам хронічної збитковості економічної діяльності компаній транспортно-логістичного сектору економіки. Замкнуте коло «інвестування – ефективність» свідчить про кризу, в якій перебуває лівова частка транспортно-логістичних компаній, подолання якої потребує нестандартних рішень на рівні менеджменту суб'єктів господарювання та державного регулювання. Водночас свідчить про можливість техніко-технологічного оновлення в галузі на принципово нових засадах відповідно до фундаментальних засад еко-соціального управління з метою забезпечення довгострокового сталого інклюзивного розвитку.

Аналіз вимірників центральної тенденції дозволив визначити закономірності утворення активів компаній транспортно-логістичного сектору економіки: трикратне переважання необоротних активів, формування необоротних активів здебільшого за рахунок основних засобів та нематеріальних ресурсів, вагоме значення дебіторської заборгованості, вагомість і диференціація за сегментами бізнесу запасів та грошових коштів. Підсумовуючи вищенаведене, в роботі зазначене, що фінансова стабільність історично оцінюється за показниками достатності капіталу. Відповідно до методу порівняння складові капіталу співставляються із складовими активів та визначаються абсолютні вимірники власних оборотних активів, функціонуючого капіталу, основних джерел формування запасів. Така логіка оцінювання фінансової стабільності слідує з того, що найменш ліквідні оборотні активи мають забезпечуватись власними джерелами фінансування, в такому разі процес виробництва незалежний від зовнішніх кредиторів (табл. 6).

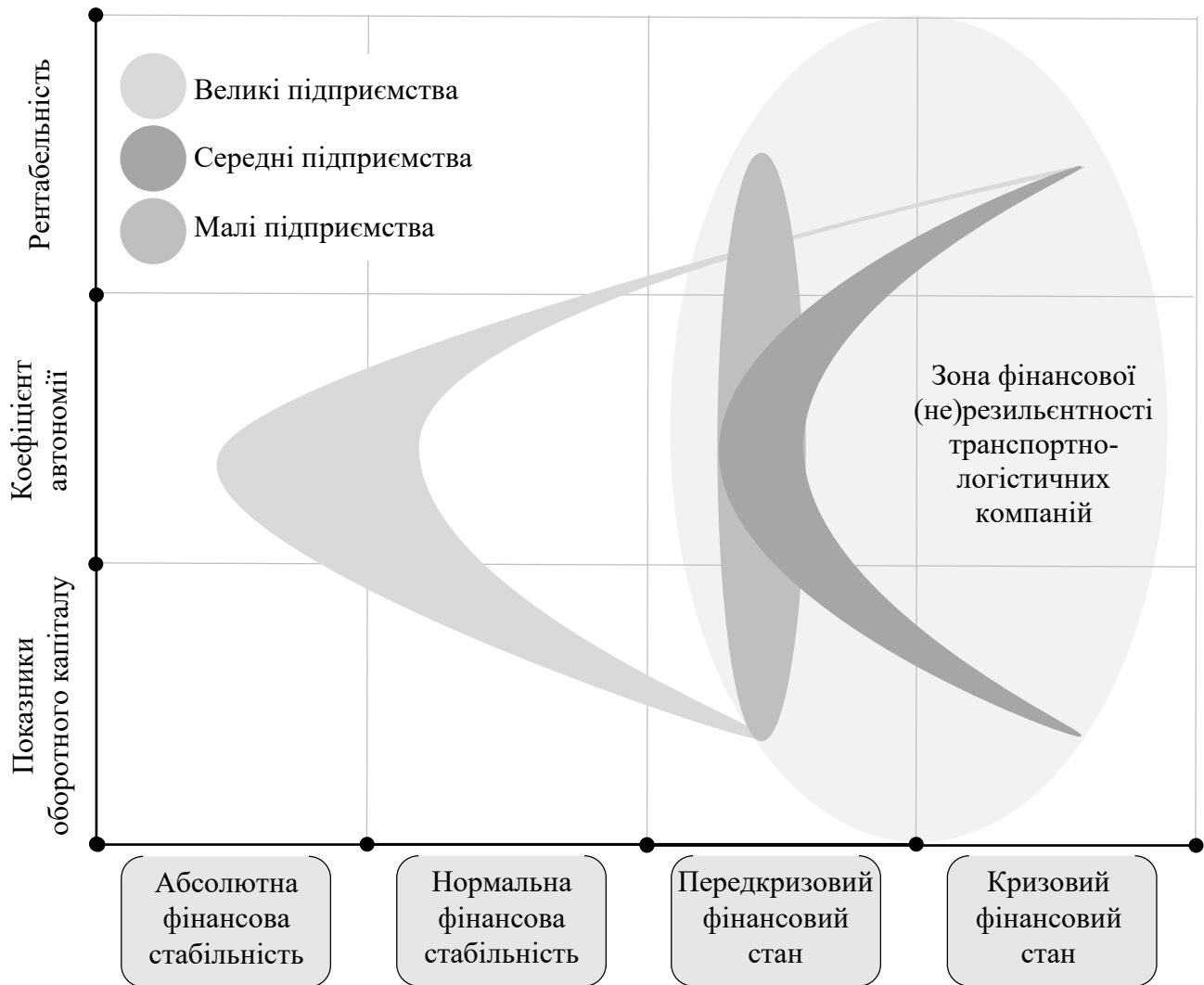


Рисунок 3 – Зона фінансової (не)резильєнтності компаній транспортно-логістичного сектору економіки

Статистично підтверджено, що власного капіталу транспортно-логістичних компаній достатньо тільки для часткового покриття необоротних активів. Крім того, недофінансування необоротних активів за рахунок власного капіталу стабільно і досить суттєво зростає. Для покриття утвореного дефіциту залученого у галузь довгострокового зобов'язання і забезпечення недостатньо. В результаті сумарний функціонуючий капітал транспортно-логістичних компаній також має від'ємне значення. Аналіз вимірників центральної тенденції абсолютних показників фінансової стабільності засвідчує, що переважна більшість транспортно-логістичних компаній за різними методами оцінки перебуває у кризовому або передкризовому стані.

Таблиця 6 – Коефіцієнти фінансової стабільності за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність»

Рік	Підприємства					Усього	Підприємства					Усього	Підприємства				
	великі	середні	малі	мікро-	Усього		великі	середні	малі	мікро-	Усього		великі	середні	малі	мікро-	
	Рентабельність активів					Рентабельність власного капіталу					Маржа чистого прибутку						
2014	-6,11	0,16	-12,25	-23,47	-13,39	-14,93	0,27	-53,75	230,75	-91,69	-11,1	0,33	-18,87	-35,62	-21,88		
2015	-1,66	0,56	-11,8	-14,97	-9,59	-2,46	0,70	-229,04	157,01	-223,23	-6,07	3,30	-13,59	-23,00	-15,70		
2016	0,60	0,76	1,00	-0,93	-4,20	0,94	0,94	5,80	23,43	15,54	2,03	3,85	1,10	-2,59	-6,71		
2017	-1,68	-2,22	2,09	-4,9	-12,43	-2,74	-2,90	9,18	-92,04	471,8	-3,84	-7,4	2,50	-6,01	-17,75		
2018	-2,36	-3,85	1,06	2,2	0,97	-4,34	-5,51	5,92	22,05	6,28	-4,83	-10,69	1,42	2,26	1,39		
2019	0,91	-1,12	5,49	2,93	1,37	1,82	-1,78	19,54	17,33	6,32	1,55	-2,43	7,36	2,99	1,78		
2020	0,75	0,82	1,15	-0,78	0,45	1,46	1,17	5,83	-5,43	2,11	1,82	2,51	2,42	-0,94	0,59		
2021	2,05	1,85	2,65	1,82	1,56	4,07	2,80	10,38	11,71	7,56	3,93	4,79	3,94	1,90	1,84		
	Коефіцієнт фінансової незалежності					Коефіцієнт фінансової стабільності					Коефіцієнт довгострокового боргу до власного капіталу						
2014	0,41	0,59	0,23	-0,10	0,15	1,44	0,68	3,39	-10,83	5,85	0,45	0,21	1,27	-2,21	1,43		
2015	0,68	0,81	0,05	-0,10	0,04	0,48	0,24	18,41	-11,49	22,27	0,20	0,14	4,29	-2,24	4,12		
2016	0,64	0,80	0,17	-0,04	-0,27	0,57	0,25	4,77	-26,16	-4,70	0,20	0,15	1,29	-2,05	-0,69		
2017	0,61	0,76	0,23	0,05	-0,03	0,64	0,31	3,39	17,8	-38,95	0,23	0,18	0,75	2,93	-5,24		
2018	0,54	0,70	0,18	0,10	0,15	0,84	0,43	4,59	9,01	5,48	0,30	0,23	1,03	1,42	0,74		
2019	0,50	0,63	0,28	0,17	0,22	1,01	0,59	2,56	4,91	3,63	0,30	0,24	0,55	0,86	0,3		
2020	0,52	0,70	0,20	0,14	0,21	0,94	0,43	4,05	5,91	3,73	0,31	0,17	1,34	0,90	0,27		
2021	0,50	0,66	0,26	0,16	0,21	0,99	0,52	2,91	5,44	3,86	0,27	0,22	0,56	0,43	0,25		
	Коефіцієнт боргу до власного капіталу					Коефіцієнт загального боргу					Фінансовий леверидж						
2014	1,44	0,68	3,39	-10,83	5,85	0,59	0,41	0,77	1,1	0,85	2,44	1,68	4,39	-9,83	6,85		
2015	0,48	0,24	18,41	-11,49	22,27	0,32	0,19	0,95	1,1	0,96	1,48	1,24	19,41	-10,49	23,27		
2016	0,57	0,25	4,77	-26,16	-4,7	0,36	0,2	0,83	1,04	1,27	1,57	1,25	5,77	-25,16	-3,7		
2017	0,64	0,31	3,39	17,8	-38,95	0,39	0,24	0,77	0,95	1,03	1,64	1,31	4,39	18,8	-37,95		
2018	0,84	0,43	4,59	9,01	5,48	0,46	0,3	0,82	0,9	0,85	1,84	1,43	5,59	10,01	6,48		
2019	1,01	0,59	2,56	4,91	3,63	0,5	0,37	0,72	0,83	0,78	2,01	1,59	3,56	5,91	4,63		
2020	0,94	0,43	4,05	5,91	3,73	0,48	0,3	0,8	0,86	0,79	1,94	1,43	5,05	6,91	4,73		
2021	0,99	0,52	2,91	5,44	3,86	0,5	0,34	0,74	0,84	0,79	1,99	1,52	3,91	6,44	4,86		
	Коефіцієнт маневреності власного капіталу					Коефіцієнт оборотності оборотних активів					Період обороту оборотних активів						
2014	-0,11	0,05	-0,4	2,88	-0,44	1,51	1,57	1,66	1,13	1,05	238	229	217	319	343		
2015	-0,03	0,02	-4,07	2,49	-3,57	1,60	1,81	1,68	1,01	0,98	225	199	214	356	367		
2016	-0,01	0,03	-0,78	2,95	1,61	1,31	1,90	1,94	0,43	0,96	275	189	186	837	375		
2017	-0,05	0,01	-0,52	-3,62	9,33	2,01	2,67	1,74	1,36	1,09	179	135	207	265	330		
2018	-0,07	0,02	-1,06	-1,09	-0,49	1,92	2,31	1,67	1,50	1,06	188	156	216	240	340		
2019	-0,16	-0,1	-0,47	-0,36	-0,28	2,15	2,96	1,73	1,57	1,17	167	122	208	229	308		
2020	-0,11	0,02	-1,07	-0,74	-0,31	1,54	1,68	1,47	1,36	1,15	234	214	245	265	313		
2021	-0,10	0,01	-0,62	-0,85	-0,29	1,69	1,94	1,54	1,49	1,24	213	186	234	242	290		

При аналізі фінансової стабільності компаній оцінювання структури та ефективності використання капіталу також може здійснюватися через відносні порівняння за методом коефіцієнтів. За результатами коефіцієнтного аналізу було зроблено висновок, що транспортно-логістичним компаніям слід враховувати, що для збереження фінансової резильєнтності малоліквідні та важкорезалізовані активи повинні

фінансуватися за рахунок власних джерел і за наявності високої частки малоліквідних активів слід мати велику частку власного капіталу. Необхідно дотримуватись умови, за якою більша частка постійних витрат потребує більшого обсягу власного капіталу. Слід враховувати, що компанія, яка має високу швидкість обороту капіталу, може мати велику частку позикових коштів без ризику втрати платоспроможності, відповідно потрібно прагнути скорочення операційного циклу для збільшення можливості залучення додаткових джерел фінансування. Подальший теоретико-методологічний пошук дозволив сформулювати комплекс основних фінансових моделей оцінювання рівня економічного розвитку компаній (табл. 7).

Таблиця 7 – Регресійні моделі сталого економічного зростання транспортно-логістичного сектору економіки

Економічний сегмент	Регресійна модель
Усього	
Темп сталого економічного зростання за моделлю SGR	$SGR = 0,944987 \cdot ROE + 0,013497 \cdot RR - 0,0129$
Темп сталого економічного зростання за моделлю PRAT	$PRAT = 1,049213 \cdot PM + 0,074246 \cdot AT - 0,0711 \cdot L + 0,443442 \cdot RR - 0,30995$
Великі підприємства	
Темп сталого економічного зростання за моделлю SGR	$SGR = 0,966363 \cdot ROE - 0,013497 \cdot RR - 0,0129$
Темп сталого економічного зростання за моделлю PRAT	$PRAT = 0,449374 \cdot PM + 0,389528 \cdot AT - 0,25017 \cdot L - 0,19346 \cdot RR + 0,405866$
Середні підприємства	
Темп сталого економічного зростання за моделлю SGR	$SGR = 0,999088 \cdot ROE + 0,080575 \cdot RR - 0,08187$
Темп сталого економічного зростання за моделлю PRAT	$PRAT = -1,85217 \cdot PM + 0,078177 \cdot AT - 0,11058 \cdot L - 10,6507 \cdot RR + 10,19225$
Малі підприємства	
Темп сталого економічного зростання за моделлю SGR	$SGR = 0,907899 \cdot ROE - 0,3883 \cdot RR + 0,34341$
Темп сталого економічного зростання за моделлю PRAT	$PRAT = -5,15707 \cdot PM + 4,415968 \cdot AT - 0,07653 \cdot L + 1,079286 \cdot RR - 4,40826$
з них мікропідприємства	
Темп сталого економічного зростання за моделлю SGR	$SGR = 0,904593 \cdot ROE - 1,46328 \cdot RR + 1,313055$
Темп сталого економічного зростання за моделлю PRAT	$PRAT = 21,51538 \cdot PM - 1,93116 \cdot AT - 0,18724 \cdot L + 42,65305 \cdot RR - 36,1845$

Було з'ясовано, що до таких моделей належить базова модель сталого зростання, модель оптимального зростання, модель сталого зростання, модифікована за допомогою декомпозиційного аналізу. Одержані результати свідчать, що незважаючи на зростання масштабів економічної діяльності, при цьому досить вагомими темпами, показники рентабельності є настільки нестабільними, що демонструють негативний зв'язок прибутковості та динаміки доходів. Виходячи з положень моделі оптимального зростання, за такими річними темпами збільшення доходу компанії транспортно-логістичного сектору мають потрапляти в зону

довгострокової найкращої позиції, а отже мають мати потенціал генерації вартості та вищої за середню прибутковість, чого за чинних обставин не спостерігається. Як наслідок короткострокові рішення та дії транспортно-логістичних компаній у переважній більшості не йдуть на користь досягнення стратегічних цілей сталого розвитку та покращення загального економічного стану.

У п'ятому розділі – **«Прикладні засади реалізації концепції сталого розвитку транспортно-логістичними компаніями»** – обґрунтовано модель прийняття рішень в системі еко-соціального управління компанією; сформовано сукупність процедур дослідження проблем сталого розвитку на локальному рівні, розроблено методичні засади оцінки та ідентифіковано рівень впровадження практик екологічної стійкості, соціальної відповідальності, корпоративного управління транспортно-логістичними компаніями.

Враховуючи, що компанії транспортно-логістичного сектору економіки України передусім орієнтуються на короткострокову перспективу, увагу подальшого дослідження було зосереджено на формуванні інструментарію виміру широкого набору цінностей при прийнятті інвестиційних рішень в системі еко-соціального управління і обґрунтуванні стратегії довгострокового інклюзивного економічного зростання. За результатами теоретичного аналізу було наголошено на наявності суперечностей між економічними та суспільними інтересами, які можуть бути розв'язані через збалансування системи «цінності проти цінностей» (рис. 4). Враховуючи однорідність економічних цінностей та різноманітність етичних цінностей (критеріїв ESG), за допомогою запропонованої концептуальної моделі було продемонстровано зміст процесів прийняття рішень в системі еко-соціального управління компанією. Відповідно до концептуальної моделі економічні цінності подано як базові критерії, вбудовані в соціально-економічну систему, етичні (неекономічні) цінності – як надбудову, масштаб якої залежить від рівня толерантності до факторів ESG. Потреба розв'язання протиріч спонукає до пошуку ціннісного компромісу, область дії якого у моделі представлена як зона компромісу. Досягнення ціннісного компромісу у короткостроковому горизонті може обумовлювати втрату економічних (фінансових) на користь досягнення неекономічних (нефінансових) вигід, у тривалому горизонті сприятиме мінімізації ризиків, пов'язаних із потенційною можливістю виникнення втрат і збільшуватиме можливість одержання потенційних довгострокових вигід.

Прийняття рішень за таким методичним підходом та відповідне обґрунтування стратегії довгострокового інклюзивного економічного зростання сприятиме збалансуванню економічних та неекономічних цінностей, знаходженню ціннісного компромісу.

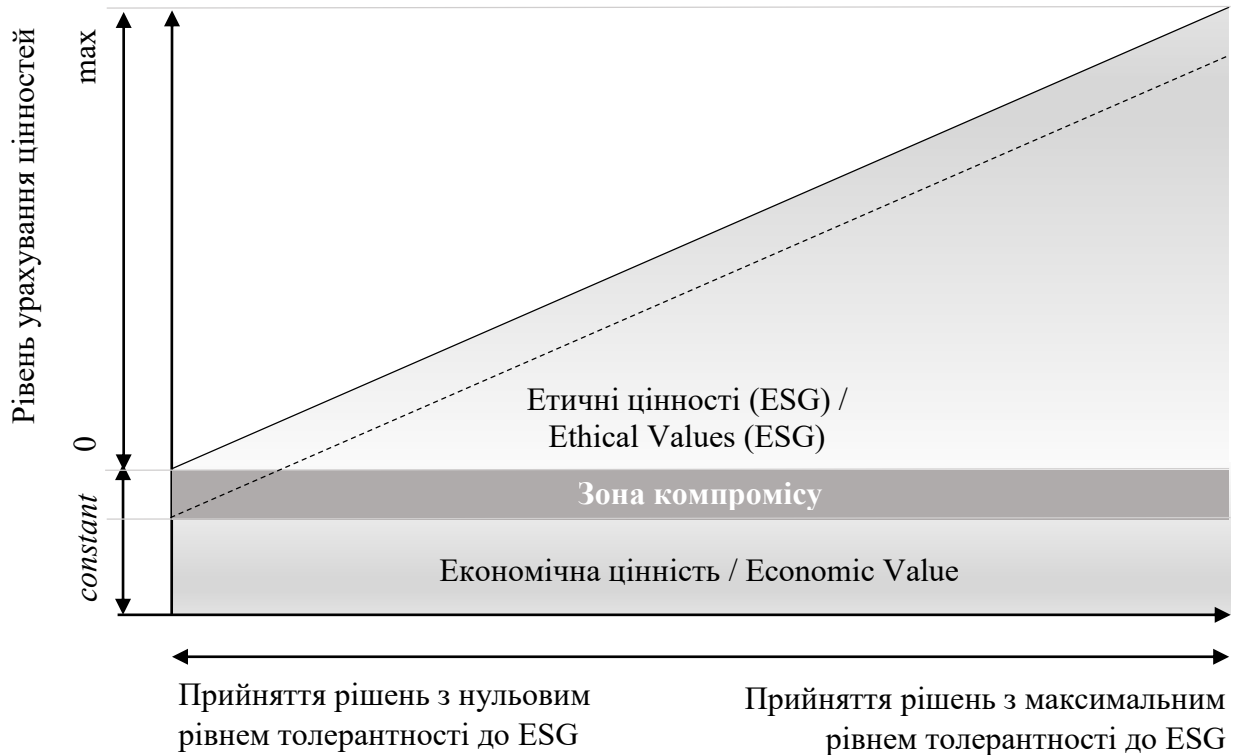


Рисунок 4 – Модель прийняття рішень в системі еко-соціального управління компанією

Групування цілей сталого розвитку за критеріями ESG (набуло подальшого розвитку) дозволило вибудувати орієнтири для узгодження місії компанії з реальними інвестиційними напрямками. Цілі сталого розвитку було розподілено за блоками: екологічна складова (викиди вуглецю та відновлювана енергія), соціальна складова (здоров'я та розвиток громади), управління (права людини та врядування). В окремий блок було виділено цілі, що мають універсальний характер і розглядаються через призму всіх складових еко-соціального управління. Було підкреслено важливість універсального блоку, сформовано за ознакою системності, для транспортно-логістичного сектору економіки. Інвестиції відповідно до блоків охоплюють різні класи активів та передбачають використання різних інвестиційних засобів і джерел зовнішнього фінансування.

Враховуючи важливість інформування суспільства про стан розв'язання проблем навколишнього середовища, соціальної сфери та управління з урахуванням специфіки галузевої економічної діяльності було узагальнено погляди дослідників на необхідність урахування галузевих особливостей при визначенні критеріїв та значення ESG. В результаті дослідження було встановлено, що розкриття якісної та кількісної ESG інформації про економічну діяльність визнано важливим показником резильєнтності компанії, проте остаточної стандартизації цього розкриття ще не відбулося та тільки у початковому стані перебуває розробка стандартів, які ураховують специфіку галузей. Було проаналізовано наявні метрики

сталого розвитку та виділено з них загальні та відмінні за видами транспорту та видами діяльності в транспортно-логістичному секторі економіки. Модальна диференціація систематизованих метрик сприятиме запровадженню ESG практик у виробничих та інвестиційних процесах транспортно-логістичних компаній і у підсумку забезпечить довготривале інклюзивне економічне зростання галузі.

Систематизовано та узагальнено теоретичні засади представлення даних про екологічні, соціальні та управлінські наслідки (ESG) економічної діяльності компаній. За результатами дослідження з'ясовано, що розкриття інформації щодо факторів ESG значно збільшилися за останні роки завдяки розвитку теоретичних засад через урахування низки теорій, зокрема агентської теорії, теорії зацікавлених сторін, теорії сигналізації, інституційної теорії та теорії легітимності. Продемонстровано, що досліджені теорії пояснюють яким має бути рівень прозорості та як залучення зацікавлених сторін (у різних контекстах, через внутрішні або зовнішні впливи) і ступінь залучення сприяють або перешкоджають урахуванню цілей сталого розвитку на практиці. Розроблено методологічний підхід до дослідження процесів впровадження практик екологічної стійкості, соціальної відповідальності, корпоративного управління, який дає багаторівневу методологічну основу для аналізу сприйняття контексту і потенційного результату сталого розвитку, а також для перегляду інвестиційних рішень та подальшого запровадження стратегій довгострокового інклюзивного економічного зростання.

В основу методичного підходу покладено принципи критичного реалізму та модель «контекст – механізм – результат» (рис. 5). Відповідно методичний підхід дозволяє кількісно визначити рівень інтеграції ESG у сферах: ESG цінностей та важливості досягнення цілей сталого розвитку, використання механізму як інструменту, що спричиняє впровадження процесів, структур та стратегій пріоритетного дотримання цілей і завдань довгострокового інклюзивного економічного зростання на рівні компанії, контекст, що впливає на ймовірний успіх досягнення результатів від використання механізму.

Запропонована модель ESG-DTI до оцінки рівня впровадження практик екологічної стійкості, соціальної відповідальності, корпоративного управління, що являє собою метод еко-соціального управління, за допомогою якого компанія може оцінити власну економічну діяльність з позицій цілей сталого розвитку та з урахуванням ESG цінностей, ґрунтуючись на положеннях агентської теорії, теорії зацікавлених сторін, теорії сигналізації, інституційна теорії та теорії легітимності, щоб забезпечити резильєнтність процесів довгострокового інклюзивного економічного зростання (табл. 8).

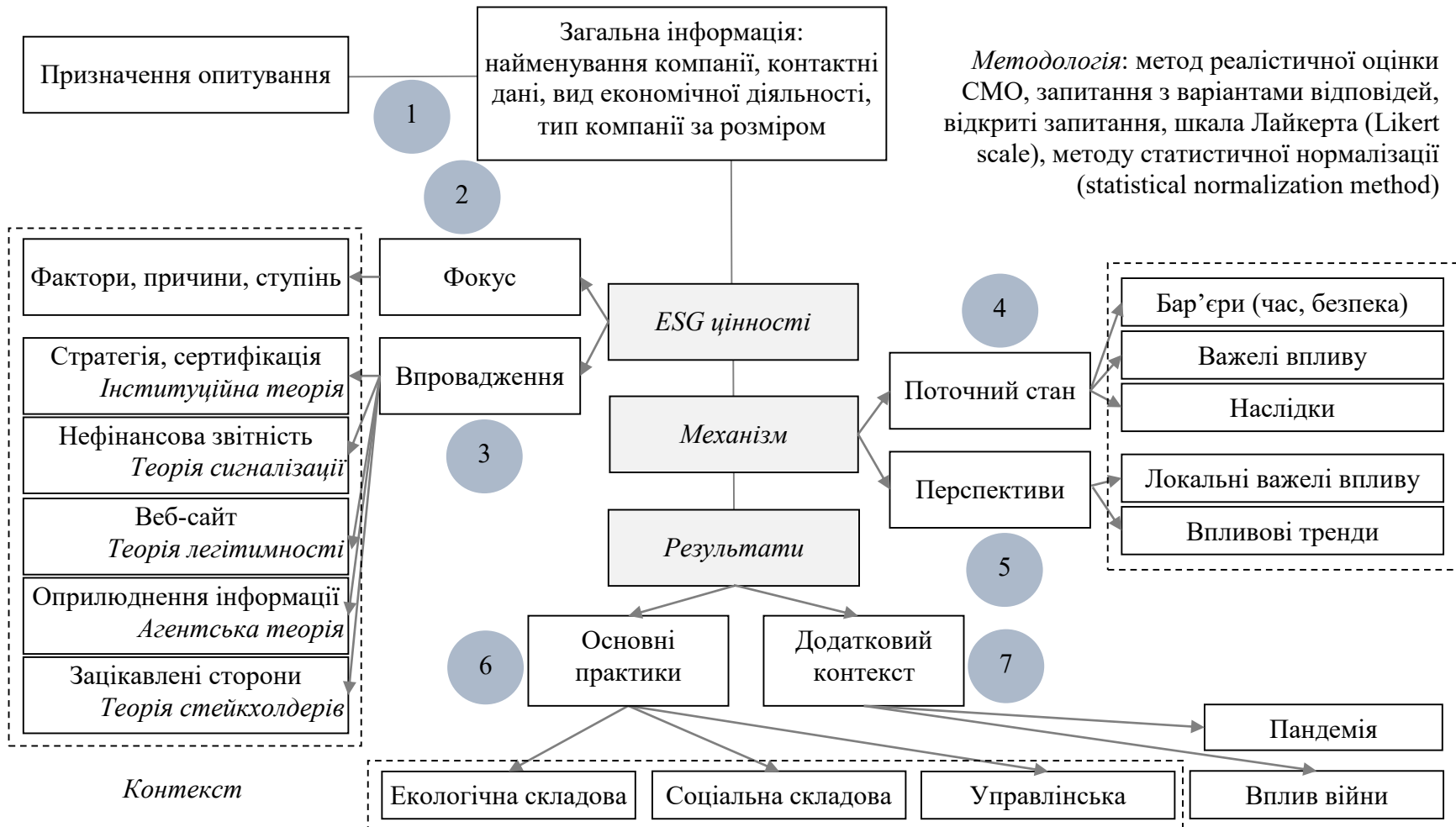


Рисунок 5 – Модель (структура та теоретичне підґрунтя) емпіричного дослідження впровадження практик екологічної стійкості, соціальної відповідальності, корпоративного управління (ESG)

Таблиця 8 – Індекси оцінки за моделлю ESG-DTI

Складові моделі ESG-DTI	Індекси		Рівень	Формула розрахунку для компанії	Формула розрахунку загального індексу
Прагнення / Desire	Індекс ESG стратегії (рівень урахування ESG факторів в стратегії розвитку компаній), %		90,0	$i_{sk} = \frac{\sum_{i=0}^d b_{ki}}{b_d}$	$I_s = \frac{\sum_{k=1}^K \sum_{i=0}^d b_{ki}}{b_d \cdot K}$
Транспарентність / Transparency	Індекс прозорості компаній (ступінь оприлюднення ESG інформації), %		60,0	$i_{tk} = \frac{b_{kj}}{b_{max}}$	$I_t = \frac{\sum_{k=1}^K \sum_{j=0}^J b_{kj}}{b_{max} \cdot K}$
Імплементация / Implementation	Індекс впровадження ESG практик (ступінь поширення і практичної реалізації ESG ініціатив), %	E	32,7	$i_{ie} = \frac{\sum_{ie=0}^{emax} b_{kie}}{b_{emax}}$	$I_{ie} = \frac{\sum_{k=1}^K \sum_{ie=0}^{emax} b_{kie}}{b_{emax} \cdot K}$
		S	37,3	$i_{is} = \frac{\sum_{is=0}^{smax} b_{kis}}{b_{smax}}$	$I_{is} = \frac{\sum_{k=1}^K \sum_{is=0}^{smax} b_{kis}}{b_{smax} \cdot K}$
		G	31,0	$i_{ig} = \frac{\sum_{ig=0}^{gmax} b_{kig}}{b_{gmax}}$	$I_{ig} = \frac{\sum_{k=1}^K \sum_{ig=0}^{gmax} b_{kig}}{b_{gmax} \cdot K}$
		ESG	33,7	$i_i = \frac{1}{d} \cdot \sum i_{ie, is, ig}$	$I_i = \frac{1}{d} \cdot \sum I_{ie, is, ig}$

Примітки: i_{sk}, I_s – індекс ESG стратегії, відповідно локальний і загальний; d – домен (E, S або G); b_{ki} – бальна оцінка i -го набору ініціатив (домену) k -ої компанії, $b_{ki} = 0,1$ («0» – відсутність домену в ESG стратегії, «1» – наявність), $k = \overline{1, K}$; K – загальна кількість компаній вибірки; b_d – максимальна бальна оцінка набору ініціатив в ESG стратегії, що дорівнює кількості доменів; i_{tk}, I_t – індекс прозорості, відповідно локальний і загальний; b_{kj} – бальна оцінка k -ої компанії, що визначається залежно від варіанту оприлюднення інформації за шкалою частотних характеристик прозорості (j – варіант оприлюднення), $b_{kj} = |0,6|$ (0 балів – нульова, 6 балів – максимальна прозорість); b_{max} – максимальна бальна оцінка; i_{ie}, I_{ie} – індекс впровадження ESG практик, i_{is}, I_{is} – індекси впровадження практик домену E, i_{ig}, I_{ig} – індекси впровадження практик домену S, i_i, I_i – індекс впровадження ESG практик по сукупності, відповідно локальний і загальний; $b_{kie}, b_{kis}, b_{kig}$ – сума балів, набраних компанією за доменом E, S або G; $b_{emax}, b_{smax}, b_{gmax}$ – максимальна сума балів за доменом E, S або G

Запропонована модель являє собою інтегральний вимірник, що визначається за результатами розрахунку індексу ESG стратегії (оцінює рівень урахування ESG факторів в стратегії розвитку компаній), індексу прозорості компаній (оцінює ступінь оприлюднення ESG інформації) та індекс впровадження ESG практик (комплексно оцінює ступінь поширення і практичної реалізації E, S, G ініціатив). Вказані індекси дозволяють оцінити прагнення (D), транспарентність (T) та рівень імплементацию (I) ESG ініціатив у практиці компаній, зокрема транспортно-логістичного сектору економіки.

Відповідно до запропонованих методологічних засад було розроблено структуровану анкету та проведено опитування вибірки транспортно-логістичних компаній. Результати опитування свідчать, що транспортно-логістичний сектор перебуває на шляху ESG-трансформації, між тим потребує значної подальшої роботи для забезпечення суттєвішого рівня відповідності цілям сталого розвитку. Згідно з одержаними результатами можна стверджувати, що рівень урахування ESG факторів в стратегії розвитку транспортно-логістичних компаній є доволі високим (90,0%), ступінь оприлюднення ESG інформації оцінено на середньому рівні (60,0%), а практична реалізація ESG ініціатив є незадовільною (в середньому становить 33,7%). Найменший рівень запровадження мають практики етичного управління (31,0 %), не набагато більше – практики екологічної стійкості (32,7%), у найбільшому ступені інтегровано практики соціальної відповідальності (37,3%), проте розрив між мінімальним і максимальним значенням не є суттєвим (становить тільки 20 %).

Отже транспортно-логістичний сектор в Україні демонструє високий рівень стратегічного урахування ESG-факторів, проте середній рівень прозорості та низьку реалізацію конкретних ESG ініціатив, що вказує на розрив між задекларованими стратегіями сталого розвитку та їх реальним впровадженням, обмежену підтримку практичних кроків або брак ресурсів для реалізації наявних стратегій і недостатню обізнаність компаній про міжнародні стандарти та практики. Порівняно вищий показник реалізації соціальних ініціатив обумовлюється більшим рівнем урегульованості відповідного напрямку, а також негайними потребами під час кризових ситуацій, зокрема, війни, які потребують зосередження на підтримці працівників. Зазначене дозволяє зробити висновок про необхідність зосередження на процесах впровадження ESG, зокрема на створенні умов для спрямування ресурсів і стимулювання інвестицій у технології з низьким впливом на довкілля, соціальну підтримку, покращення управлінських практик, із стандартизацією підходів, які полегшують контроль і відслідковують прогрес. На рівні окремих компаній модель ESG-DTI дозволить налагодити моніторинг відповідних процесів та забезпечить обґрунтованість рішень з інтеграції цілей сталого розвитку у транспортно-логістичну діяльність, проте більшої ефективності її застосування набуде в умовах створення адекватної системи підтримки, зокрема через стандартизацію, регламентування і налагодження національної системи звітності та інформування. Зазначені механізми сприятимуть підвищенню прозорості галузі, полегшать порівняння ESG-практик між компаніями, а також допоможуть виявляти та усувати основні недоліки в реалізації стратегії сталого розвитку. На рівні державної підтримки важливо впровадити механізми стимулювання, такі як податкові пільги або державні гранти для компаній, що активно інвестують у стійкі практики, екологічні технології та інновації в управлінні. Крім того, створення відповідних навчальних програм і підвищення обізнаності серед керівників та працівників про стандарти ESG сприятиме усвідомленню важливості сталого розвитку, що з часом посилить корпоративну культуру.

ВИСНОВКИ

Дисертаційна робота присвячена вирішенню актуальної науково-практичної проблеми, що полягає в розробленні методології управління сталим розвитком транспортно-логістичних компаній, дослідженню теоретико-методологічних та науково-методичних засад функціонування і економічного зростання транспортно-логістичних компаній з урахуванням існуючих тенденцій та закономірностей. В роботі розвинуто понятійно-категоріальний апарат концепції сталого розвитку, закладено методологічні засади забезпечення довгострокового інклюзивного економічного зростання транспортно-логістичних компаній, удосконалено методичні основи ідентифікації еко-соціальних ризиків, діагностики фінансової стабільності та обґрунтування стратегічних напрямів розвитку галузевої економічної діяльності.

1. На основі абстрактно-логічного опису генезису і логіки формування було з'ясовано, що концепція сталого розвитку сформувалась під дією об'єктивних цивілізаційних факторів (науково-технічного прогресу, глобалізації) в наслідок виникнення реальних суспільних загроз (загострення екологічних, соціальних і економічних проблем). За період із 1950 по 2021 рік світовий валовий внутрішній продукт на душу населення збільшився у 2,6 рази, демонструючи випереджальну динаміку зростання економічного добробуту на тлі демографічного зростання. В умовах збільшення добробуту і зростання загальної чисельності населення (у 3,2 рази) посилювалась увага до впровадження Цілей сталого розвитку у національних стратегіях. Глобальний характер створення концепції дозволив стверджувати, що практичне застосування її теоретичних засад на локальному рівні запроваджується в наслідок прояву нормативістської природи з вертикальною низхідною логікою формування (зверху до низу). Як наслідок, було визнано, що концепція сталого розвитку є нормативістською концепцією, яка виникла і будувалась як універсальна, ідеально-типова, цільова модель сучасних суспільних трансформацій.

2. Диференціація напрямів наукових досліджень дозволила сформувати цілісне бачення концептуального поля як загальнотеоретичних, так і науково-прикладних засад реалізації концепції сталого розвитку. Завдяки структуруванню та поєднанню складових лексико-семантичними відношеннями концептуалізація дала можливість вербалізувати якісні параметри, а також продемонструвати зміст і варіативність досліджуваної проблематики. Аналіз концептуального поля підтвердив важливість застосування методу мапування для візуалізації ієрархічної структури та виявлення взаємозв'язків між ключовими концептами як основи деталізації досліджень. У свою чергу, структурування досліджень за напрямками, що охоплюють управління, забезпечення та регулювання сталого розвитку, забезпечила глибше розуміння науково-прикладного аспекту досліджуваної проблематики.

3. Дослідження теоретичних засад економічного зростання засвідчило, що концепція сталого розвитку формувалась на базі неокласичної та нової теорій зростання,

теорій реального бізнес-циклу та нової інституційної економіки та за своїм змістом сфокусована на задоволенні нагальних суспільних потреб за умови забезпечення можливостей задоволення потреб майбутніх поколінь. І розглядає як фактори економічного зростання перебудову системи управління на мікрорівні, зростання ефективності економічної, соціальної та екологічної політики, відділення функцій власності від регуляторних функцій та зміну галузевої структури. Саме дія означених факторів визначає необхідність створення умов рівного доступу, відкритого діалогу, цифрової трансформації, зеленого переходу, інклюзії, формування інноваційної та циркулярної економіки як основи довготривалого економічного зростання.

4. Виявлення відносно стійких тенденцій у процесах функціонування і розвитку транспортно-логістичних компаній засвідчили наявність значних екстернальних ефектів, як позитивного, так і негативного впливу на навколишнє середовище та соціально-економічні системи. Якщо ефекти соціально-економічного розвитку, забезпечення безпеки та добробуту громадян, зростання мобільності, соціальної інтеграції, ділової активності та підвищення рівня територіальної доступності спричиняють корисні зовнішні зміни, то значні обсяги енергоспоживання, атмосферні викиди, екологічний слід, шум і вібрація, транспортні пригоди, аварії, катастрофи, навпаки. При цьому, ступінь негативного впливу доволі суттєвий. Зокрема, з'ясовано, що транспорт є вагомим споживачем енергії (у світовому масштабі займає друге місце, за даними Статистичного офісу Європейського Союзу – перше, за даними Державної служби статистики України – третє). В ЄС транспорт забезпечує 28,4 % кінцевого енергоспоживання, в Україні – 16,8 % (2020 рік). Переважно транспорт споживає нафтопродукти (у 2021 році їх частка в енергоспоживанні становила 90,4 %, що лише на 3,7 % менше, ніж у 2007 році), між тим в останні роки зростає використання біопалива, природного газу, електроенергії (у 2017–2021 роках з 1,4 % до 3,7 %, з 3,4 % до 4,5 %, з 1,0 % до 1,4 % відповідно). При цьому для транспорту окремої цілі сталого розвитку не визначено.

5. З розуміння під сталим транспортом надання перевізних послуг та використання інфраструктури для мобільності людей і товарів із сприянням економічному і соціальному розвитку на благо теперішніх і майбутніх поколінь безпечним, доступним, ефективним і резильєнтним способом, мінімізуючи викиди вуглецю та інші викиди та вплив на навколишнє середовище, було висунуто гіпотезу, що найсуттєвіше стала мобільність залежить від ефективності логістики або що країни, які мають вищий рівень якості надання логістичних послуг мають кращу сталу мобільність. Використання розробленого методичного підходу дозволило науково підтвердити висунуто гіпотезу. Як показали результати розрахунків Україна, що має найнижчий рівень індексу сталої мобільності, продемонструвала його зростання (з 59,20 у 2020 році до 64,23 пунктів у 2022 році). Позитивна динаміка пов'язана з покращенням співвідношення швидкого транзиту до мешканців на 50 %, збільшенням індексу доступу до сільської місцевості на 10,6 % та зниженням смертності від ДТП на 25,5 %. Водночас деякі показники мали

негативний тренд, зокрема індекс ефективності логістики зменшився на 1,1 %, а викиди парникових газів зросли на 10,7 %. Зважаючи на наявність тісного зв'язку між індексом сталої мобільності та індексом ефективності логістики (коефіцієнт кореляції дорівнює 0,906454) ефективне управління транспортно-логістичними мережами має стати ключовим фактором досягнення Цілей сталого розвитку.

6. Пошук напрямів подолання порушень еко-соціальних процесів та забезпечення ефективного сталого розвитку транспортно-логістичних компаній дозволив з'ясувати, що, пріоритетами транспортної політики України для розвитку сталої мобільності мають стати створення сучасної системи управління складними мережами ланцюгів постачання, що відповідає світовим стандартам і застосовує новітні практики організації логістики та транспортування, удосконалення системи попередження пригод та запобігання виникненню дорожно-транспортних загроз, розвиток та подальша розбудова критичної транспортної інфраструктури, запровадження моделі транспортної політики та системи заходів на рівні транспортно-логістичних компаній, сприятливих збереженню навколишнього середовища. В аспекті ефективності логістики, фактор якої, як було доведено, є найвпливовішим в процесах розвитку сталого транспорту, в фокусі трансформацій на рівні держави і компаній має бути передусім подолання організаційних обмежень, поліпшення компетентнісних, інфраструктурних, технологічних параметрів, а також оптимізація параметрів ціноутворення та маршрутизації.

7. Дедуктивно-аксіоматичні узагальнення поширеної методології управління, дозволили сформувані сукупність фундаментальних принципів управління розвитком. Запропоновані принципові засади надають можливість розробки науково обґрунтованої цілісної, адаптивної системи управління розвитком, спрямованої на розв'язання проблем, оптимізацію процесів, збалансування та стратегічну зорієнтованість на інновації та довгострокову перспективу параметрів економічного зростання. Дотримання запропонованих принципів посилює здатність компаній транспортно-логістичного сектору економіки адаптуватися до динамічних змін зовнішнього середовища. Сформована на таких засадах адаптивна система управління створює можливості для досягнення балансу між короткостроковими цілями ефективності та довгостроковими стратегічними пріоритетами. Інтеграція принципів в управління дозволяє підвищити стійкість соціально-економічних систем до викликів і забезпечити інноваційну трансформацію в процесі кількісно-якісних змін.

8. Встановлення лексичного значення та семантичної структури категорій, що розкривають роль і пояснюють специфіку прийняття рішень з урахуванням економічних, екологічних і соціальних інтересів, надало можливість впорядкувати та розширити понятійно-категоріальний апарат концепції сталого розвитку. Відокремлення понять резильєнтність, інтегроване еко-соціальне управління та інтегроване еко-соціальне мислення, формування логіки взаємозв'язку термінів дозволило ув'язати базові та запропоновані поняття в систему взаємопов'язаних економічних категорій, уточнити загальний зміст концепції та визначити специфіку

її реалізації в управлінні транспортно-логістичними компаніями.

9. Враховуючи важливість досягнення компаніями високого рівня фінансової резильєнтності, тобто здатності передбачати, планувати, реагувати на поступові зміни та раптові непередбачені потрясіння та адаптуватися до них шляхом проведення відповідної економічної політики для зменшення дефіциту бюджету, забезпечення необхідними фінансовими ресурсами та підтримки фінансової ліквідності, доведено, що фінансово стабільна соціально-економічна система може виступати в якості двигуна економічного зростання, як і навпаки фінансова слабкість може призвести до внутрішньої економічної кризи, втрати керованості економічними процесами, а отже негативно впливати на фінансову зокрема і на загальну еко-соціальну резильєнтність.

10. Доведено, що розвиток діяльності у транспортно-логістичному секторі супроводжується переважним використанням власного капіталу, накопиченням збитків, борговим фінансуванням оборотних активів, капіталоемністю транспортно-логістичних процесів, фінансовою нестабільністю. Так, у 2021 році зареєстрований капітал підприємств транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності становив 59,6 % від загального розміру власного капіталу, а додатковий капітал – 44,3 %. Сумарні непокриті збитки підприємств галузі досягли 2,8 % власного капіталу. Вагоме місце у фінансовій структурі сектору займають боргові зобов'язання: на інвестиційну та операційну діяльність було спрямовано 6,8 % загальних боргових зобов'язань в економіці України. Фінансовий стан компаній транспортно-логістичного сектору економіки було оцінено як переважно нестабільний та кризовий, великих і малих компаній – як нестабільний, середніх компаній – як кризовий, що у підсумку говорить про низький рівень фінансової резильєнтності. Зокрема, великі підприємства у 2020 році завдяки державному фінансуванню накопичили прибуток у розмірі 46,5 млрд грн, у 2021 році – 11,4 млрд грн, тоді як середні підприємства залишались збитковими (збитки 18,3 млрд грн), як і малі підприємства (збитки 8,9 млрд грн). А отже для більшості транспортно-логістичних компаній проблема оптимізації структури капіталу залишається критичною. За період 2014–2021 років дефіцит власного капіталу для фінансування необоротних активів стабільно зростає, у 2021 році перевищуючи 210,5 млрд грн. Подолання зазначених викликів є умовою економічного зростання, включаючи зростання на засадах сталого розвитку, яке наразі суттєво обмежене.

11. Діагностика економічного зростання за основними фінансовими моделями оцінювання рівня розвитку компанії (моделями сталого, оптимального зростання, моделі сталого зростання, модифікованої за допомогою декомпозиційного аналізу) дозволила продемонструвати, що фінансова політика, якої дотримуються транспортно-логістичні компанії, не залежно від масштабів економічної діяльності обумовлює звуження можливостей економічного зростання. Розрахунки моделей сталого зростання підтверджують значний вплив рентабельності власного капіталу на темпи економічного зростання: кожен додатковий пункт ROE збільшує потенціал сталого

економічного розвитку на 0,944 % для галузі в цілому, 0,966 % для великого бізнесу, 0,999 % для середнього, 0,908 % для малого. Водночас негативний вплив на сталий розвиток чинить фінансова політика, зокрема зростання фінансового левериджу. Підвищення левериджу на 1 п.т. зменшує потенціал зростання на 0,0711 п.т., що свідчить про необхідність збалансованої стратегії управління капіталом.

12. Виявлення суперечливих вимог до результатів економічної діяльності суб'єктів господарювання в цілому і компаній транспортно-логістичного сектору зокрема обумовило необхідність формулювання змісту альтернативного вибору як «цінності проти цінностей» та надало можливість обґрунтувати концептуальну модель прийняття рішень в умовах еко-соціального управління через усвідомлення протиріч між базовими критеріями, до яких належать параметри економічної цінності (передусім прибутковості), та надбудовою – неекономічними (етичними) ціннісними критеріями екологічної безпеки, соціальної відповідальності та корпоративного управління. Ціннісно орієнтована перспектива при прийнятті короткострокових, а головне довгострокових рішень, залежно від ступеня толерантності до етичних цінностей, дозволяє сформулювати системне уявлення про правила еко-соціальної поведінки.

13. В результаті узагальнення інструментів досягнення ціннісного компромісу було розроблено процедуру виміру етичних цінностей в системі еко-соціального управління, яка включила виявлення і оцінку суттєвості випадків, за яких економічна діяльність компанії з певною імовірністю матимуть негативний еко-соціальний вплив, оцінку рівня управління компанією фінансово значущими еко-соціальними ризиками та можливостями передусім через порівняння з лідерами, урахування екологічних, соціальних та управлінських факторів в інвестиційному процесі з оцінкою витрат та вигід і вибором напрямів імпаکت-інвестування з урахуванням еко-соціальних критеріїв. Продемонстровано взаємозв'язок напрямів імпаکت-інвестування з цілями сталого розвитку в системі еко-соціального управління.

14. Застосування розробленої методології проведення емпіричного дослідження щодо рівня впровадження практик екологічної стійкості, соціальної відповідальності, корпоративного управління як джерела достовірної порівняльної інформації при прийнятті рішень в системі еко-соціального управління, засвідчило, що ступінь урахування еко-соціальних факторів в стратегії розвитку транспортно-логістичних компаній (індекс ESG стратегії) можна оцінити на досить високому рівні (складає 90,0 %), відкритість транспортно-логістичного сектору економіки в умовах війни (індекс прозорості) – вище середнього, однак тільки 30,0 % компаній продовжують у повному обсязі оприлюднювати фінансову і нефінансову звітність на офіційному веб-сайті, рівень (індекс) впровадження ESG практик – нижче середнього. Основними факторами, що стимулюють ESG-трансформацію, є зовнішній тиск з боку стейкхолдерів (80,0 % відповідей), зокрема регуляторів, партнерів та споживачів, при цьому чверть респондентів (25,0 %) зазначають зовнішні фактори як основну причину трансформації. В цілому прагнення, транспарентність та рівень імплементації еко-соціальних ініціатив у практиці компаній (інтегрально оцінені за

розробленою моделлю ESG-DTI) вказують, що досліджуваний сектор вже перебуває на шляху ESG-трансформації, між тим потребує значної подальшої роботи для забезпечення суттєвішого рівня відповідності цілям сталого розвитку. Підвищення рівня впровадження ESG-практик до середнього (з 50 % до 70 %), збільшення прозорості з 30 % до 60 %, оптимізація прийняття рішень завдяки покращенню аналітичних даних та комунікації зі стейкхолдерами забезпечить загальний приріст ефективності від 15 % до 25 %, залежно від масштабів і швидкості впровадження методології.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії:

1. Parfentieva O. Formation of motor transport enterprises alternatives for strategic development (Parfentieva O., Grechan A.). Transformational processes the development of economic systems in conditions of globalization: scientific bases, mechanisms, prospects. Collective monograph; edited by M. Bezpartochnyi, in 2 Vol. ISMA University, Riga: «Landmark» SIA, 2018. Vol. 2, P. 118–137. ISSN (print) 1877-0444, ISBN (print) 978-9984-891-04-0. (Особистий внесок автора: класифіковано і виділено за рівнями групи потенціалу як фактору розвитку).

[URL:https://eprints.cdu.edu.ua/4008/1/%2Bcoll_mon_ier_2018_i_print_vol_2.pdf](https://eprints.cdu.edu.ua/4008/1/%2Bcoll_mon_ier_2018_i_print_vol_2.pdf)

2. Парфентьева О.Г. Потенціал розвитку як детермінанта альтернатив стратегій розвитку автотранспортного підприємства (Гречан А.П., Парфентьева О.Г.). Стратегія підприємства: підприємницький контекст: монографія; за ред. Л.П. Батенко, Т.І. Решетняк. Київ: КНЕУ, 2019. С. 118–138. [ISBN 978-966-926-324-7](#). (Особистий внесок автора: упорядковано тлумачення, здійснено узагальнення та надано характеристику поняття «розвиток»).

[URL:https://drive.google.com/file/d/13WqsHQ3225Z3ZWALBVOO5XOqgCpEkKl/view](https://drive.google.com/file/d/13WqsHQ3225Z3ZWALBVOO5XOqgCpEkKl/view)

3. Parfentieva O. Spatiotemporal comparisons for the green transition in transport and logistics (Yanovska V., Parfentieva O.). Globalisation processes in the world economy: problems, trends, prospects: Collective monograph. Riga, Latvia: Baltija Publishing, 2023. С. 285–301. ISBN 978-9934-26-378-1. (Особистий внесок автора: узагальнено методологічні засади визначення рівня сталого розвитку транспорту).

[URL:https://doi.org/10.30525/978-9934-26-378-1-11](https://doi.org/10.30525/978-9934-26-378-1-11)

4. Parfentieva O. Transformation of logistics supply chain: servitization, digitalization, evolution of the efficiency (Yanovska V., Parfentieva O.). Global and national development trends digital economy: monograph. Edited by Irina Tatomyr, Liubov Kvasnii. Praha: Oktan Print, 2023. С. 292–307. ISBN 978-80-88618-10-2 (Особистий внесок автора: обґрунтовано рекомендації щодо розвитку транспортно-логістичного сектору економіки України).

[URL:https://doi.org/10.46489/gandtde-23-29](https://doi.org/10.46489/gandtde-23-29)

5. Парфентьєва О. Фінансова (не)стабільність на шляху до резильєнтних організацій. Управління фінансово-економічною безпекою економічних суб'єктів в умовах підвищеної невизначеності: монографія. Київ: ДУІТ, 2024. С. 44–73. ISBN 978-617-8332-60-0 DOI: 10.32703/978-617-8332-60-0.

URL:<https://files.duit.edu.ua/uploads/%D0%A1%D0%B0%D0%B9%D1%82/3/%D0%9D%D0%90%D0%A3%D0%9A%D0%90/scientific-publications/monographs/kravchenko-26-06-2024.pdf>

Статті у виданнях іноземних держав або у виданнях України, які включені до міжнародних наукометричних баз:

6. Parfentieva O.G. Stimulating innovative activity as a tool for ensuring strategic development of motor transport enterprises (Parfentieva O.G., Grechan P.Yu., Grechan A.P.). Management Science Letters, 2019. Vol. 9. P. 1655–1668. [Scopus, Article Q2]. (Особистий внесок автора: надана оцінка стану та виявлено проблеми розвитку транспортної галузі).

URL:<http://dx.doi.org/10.5267/j.msl.2019.5.022>

7. Parfentieva O. Strategic development and ensuring competitiveness of transport companies in the context of market digitization (Grechan A.P., Bezuglyi A.O., Parfentieva O.G., Kompanets K.A., Hroza A.M.). International Journal of Management, June 2020, Vol. 11. Issue 6. P. 1124–1133. DOI: 10.34218/IJM.11.6.2020.100 [WoS]. (Особистий внесок автора: визначено основні тренди цифровізації та виділено види цифрових технологій, що використовуються на транспорті та в логістиці).

URL:https://iaeme.com/MasterAdmin/Journal_uploads/IJM/VOLUME_11_ISSUE_6/IJM_11_06_100.pdf

8. Parfentieva O.G. The role of organizational and economic mechanism of strategic company management in the national economy (Parfentieva O.G., Grechan A.P., Bezuglyi A.O., Kompanets K.A., Hroza A.M.). Financial and credit activity-problems of theory and practice. Vol. 6, Issue 41, 2021. P. 307–317. [WoS]. (Особистий внесок автора: обґрунтовано теоретичні засади удосконалення стратегічного управління інвестиційною діяльністю компаній в контексті сталого розвитку).

URL:<http://dx.doi.org/10.18371/fcaptp.v6i41.251463>

9. Parfentieva O. Fulfillment of sustainable development goals by the example of the transport and logistics sector (Grechan A., Bezuglyi A., Parfentieva O., Kompanets K., Hroza A., Kara I.). Financial and credit activity problems of theory and practice, January 2022. Volume 4 (45). P. 191–201. [Scopus, Article; WoS]. (Особистий внесок автора: узагальнено теоретичні засади сталого розвитку транспорту).

URL:<https://doi.org/10.55643/fcaptp.4.45.2022.3802>

Статті у фахових виданнях:

10. Парфентьєва О.Г. Розвиток логістичних функцій в умовах активізації зовнішньоекономічної діяльності автотранспортних підприємств України. Вісник

Одеського національного університету. Економіка. 2019. Вип. 5 (78). Том 24. С. 101–105. ISSN (print): 2304-0920

[URL:http://liber.onu.edu.ua/pdf/visn_econom_24_5\(78\).pdf](http://liber.onu.edu.ua/pdf/visn_econom_24_5(78).pdf)

11. Парфентьєва О.Г. Управління персоналом у контексті підвищення конкурентоспроможності українських автотранспортних підприємств в умовах розвитку євроінтеграційних процесів. Східна Європа: економіка, бізнес та управління. 2019. № 6 (23). С. 348–353. DOI: <https://doi.org/10.32782/easterneurope.23-52>.

[URL:http://www.easterneurope-ebm.in.ua/journal/23_2019/54.pdf](http://www.easterneurope-ebm.in.ua/journal/23_2019/54.pdf)

12. Парфентьєва О.Г. Сучасна парадигма інноваційної активності підприємств автомобільного транспорту: сутність, принципи, фактори, функції (О.Г. Парфентьєва, П.Ю. Гречан). Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. 2019. № 5 (110). С. 135–142. (Особистий внесок автора: за результатами міжнародних порівнянь виокремлено негативні фактори впливу на економічну діяльність галузевих суб'єктів господарювання). DOI: <https://doi.org/10.32840/1814-1161/2019-5-25>

[URL:http://www.econom.stateandregions.zp.ua/journal/2019/5_2019/27.pdf](http://www.econom.stateandregions.zp.ua/journal/2019/5_2019/27.pdf)

13. Парфентьєва О.Г. Особливості оцінки конкурентоспроможності національної економіки України в умовах глобалізації (Гречан А.П., Бабич Л.М., Парфентьєва О.Г., Наконечна С.А.). Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки»: Науково-технічний збірник. 2020. Вип. 2 (47). С. 79–90. (Особистий внесок автора: визначено фактори підвищення конкурентоспроможності в глобальній постіндустріальній економіці, зокрема в секторі інфраструктури). <https://doi.org/10.33744/2308-6645-2020-2-47-079-089>

[URL:http://publications.ntu.edu.ua/visnyk/47/079.pdf](http://publications.ntu.edu.ua/visnyk/47/079.pdf)

14. Парфентьєва О. Історичний аналіз формування концептуальних засад сталого розвитку (Яновська В., Парфентьєва О.). Вісник Хмельницького національного університету. 2022. № 6. Том 2. С. 231–238. (Особистий внесок автора: розглянуто процес виникнення, формування та еволюції концептуальних засад і визначено зміст сталого розвитку).

[URL:https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-312-6\(2\)-39](https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-312-6(2)-39)

15. Парфентьєва О. Концепція сталого розвитку в економічних дослідженнях: кількісний та лексико-семантичний вимір (Яновська В., Парфентьєва О.). Вісник Хмельницького національного університету, 2022. № 2. Том 2. С. 186–195. (Особистий внесок автора: сформовано концептуальне поле та визначено дослідницькі напрями сталого розвитку).

[URL:https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-304-2\(2\)-30](https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-304-2(2)-30)

16. Парфентьєва О. Теоретичні засади довгострокового економічного зростання (Яновська В., Парфентьєва О.). Український журнал прикладної економіки та техніки. 2022. Том 7. № 1. С. 280–295. (Особистий внесок автора:

узагальнено теоретичні підходи до аналізу та інтерпретації проблем тривалого економічного зростання).

[URL:https://doi.org/10.36887/2415-8453-2022-1-35](https://doi.org/10.36887/2415-8453-2022-1-35)

17. Парфентьева О. Проблеми функціонування транспортної системи у контексті сталого розвитку (Яновська В., Парфентьева О.). Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». 2023. Вип. 2(56). 2023. С. 141–154. (Особистий внесок автора: узагальнено передумови реалізації концепції сталого розвитку в транспортно-логістичному секторі економіки).

<https://doi.org/10.33744/2308-6645-2023-2-56-141-154>

[URL:http://publications.ntu.edu.ua/visnyk/56/141.pdf](http://publications.ntu.edu.ua/visnyk/56/141.pdf)

18. Парфентьева О. Роль сфери послуг у забезпеченні конкурентоспроможності національної економіки у контексті сталого розвитку (Парфентьева О. Економіка та суспільство. 2023. Вип. 52. 2023. С. 7.

[URL:https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-52-53](https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-52-53)

19. Парфентьева О. Методологічні підходи в управлінні розвитком транспортних компаній як соціально-економічних систем: збірник наукових праць ДУІТ. Серія «Економіка і управління». 2023. Вип. 53. С. 27–39.

[URL:https://doi.org/10.32703/2664-2964-2023-53-27-39](https://doi.org/10.32703/2664-2964-2023-53-27-39)

20. Парфентьева О.Г. Інституалізація екологічних, соціальних та управлінських практик. Економіка та суспільство. 2023. № 56. С. 1–9.

[URL:https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-56-112](https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-56-112)

21. Парфентьева О.Г. Інтегроване еко-соціальне управління сталим інклюзивним розвитком. Бізнес інформ. 2023. № 11. С. 291–304.

[URL:https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-11-291-304](https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-11-291-304)

22. Парфентьева О. Вимірювання фінансової стабільності: пошук засобів реагування на виклики та загрози. Науково-практичний журнал Сталий розвиток економіки. 2024. Випуск № 2 (49). С. 56–63. DOI: <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2024-49-9>

[URL:https://economdevelopment.in.ua/index.php/journal/article/view/939/898](https://economdevelopment.in.ua/index.php/journal/article/view/939/898)

23. Парфентьева О. Фінансова стабільність та стале зростання: підходи, параметри, моделі. Науково-практичний журнал Підприємництво та інновації. 2024. Випуск № 31. С. 11–17. [URL:https://doi.org/10.32782/2415-3583/31.2](https://doi.org/10.32782/2415-3583/31.2)

24. Парфентьева О. Діагностика економічного зростання компанії в умовах сталого розвитку: економіко-математичні основи: збірник наукових праць Економічний простір. 2024. № 190. С. 148–153. [URL:https://doi.org/10.32782/2224-6282/190-28](https://doi.org/10.32782/2224-6282/190-28)

25. Парфентьева О. Інструментарій виміру цінностей в системі еко-соціального управління компаніями. Науково-практичний журнал Науковий погляд: економіка та управління. 2024. Випуск № 2 (86). С 27–34.

[URL:https://doi.org/10.32782/2521-666X/2024-86-4](https://doi.org/10.32782/2521-666X/2024-86-4)

26. Парфентьева О. Фінансова суттєвість і сталий розвиток: особливості компаній транспортно-логістичного сектору економіки. Журнал Агросвіт, 2024. Випуск 2. С. 58–63. [URL:https://doi.org/10.32702/2306-6792.2024.8.58](https://doi.org/10.32702/2306-6792.2024.8.58)

27. Парфентьева О. Теоретичні засади розкриття інформації про сталий розвиток компанії. Журнал Інвестиції: практика та досвід. 2024. Випуск 7. С. 105–109. [URL:https://doi.org/10.32702/2306-6814.2024.8.105](https://doi.org/10.32702/2306-6814.2024.8.105)

28. Парфентьева О. Особливості переходу України до сталого транспорту. Приазовський економічний вісник. 2024. Вип. №2 (38). С. 9–14. [URL:http://pev.kpu.zp.ua/archives](http://pev.kpu.zp.ua/archives) ISSN (Online): 2522-4263.

29. Парфентьева О.Г. Трансформація ринку логістичних послуг в епоху діджиталізації та сервітизації. Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. 2024. Вип. 2 (112). С. 20–25.

[URL:https://doi.org/10.37734/2409-6873-2024-2-3](https://doi.org/10.37734/2409-6873-2024-2-3)

30. Парфентьева О. Теоретико-методологічна база як інструментарій для встановлення рівня фінансової стійкості. Науковий журнал «Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського». 2024. № 2. С. 11–16.

[URL:https://doi.org/10.32782/2523-4803/74-2-3](https://doi.org/10.32782/2523-4803/74-2-3)

31. Парфентьева О.Г. MobilityTech у пасажирських перевезеннях: ставлення користувачів і нова якість для сталої мобільності (Яновська В.П., Валявська Н.О., Парфентьева О.Г., Медина А.П.). Наука і техніка сьогодні (Серія «Педагогіка», Серія «Право», Серія «Економіка», Серія «Фізико-математичні науки», Серія «Техніка»). 2024. Вип. № 4(32). С. 441–458. [URL:https://doi.org/10.52058/2786-6025-2024-4\(32\)-441-458](https://doi.org/10.52058/2786-6025-2024-4(32)-441-458)

Публікації, в яких опубліковані основні результати дисертації у наукових періодичних виданнях інших держав із напрямку, з якого підготовлено дисертацію

32. Парфентьева О.Г. Вибір стратегії розвитку підприємства в залежності від потенціалу розвитку і ринкового потенціалу. Science Review. 2018. 2(9), February. Vol. 4. С. 36–39. URL: <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/326434>

Опубліковані праці апробаційного характеру:

33. Парфентьева О.Г. Зародження концепції сталого розвитку: тези LXXIV-ої наукової конференції професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету. К.: НТУ, 2023. С. 562. [ISSN: 2786-6467 \(Print\) DOI: 10.33744/2786-6459-2023-79](https://doi.org/10.33744/2786-6459-2023-79)

[URL:https://drive.google.com/file/d/1ZP8ANZsGcZTzASczTixpto6w2MKfDwt5/view](https://drive.google.com/file/d/1ZP8ANZsGcZTzASczTixpto6w2MKfDwt5/view)

34. Парфентьева О.Г. Основні підходи до аналізу та інтерпретації проблем тривалого економічного зростання та якісних системних змін: тези на Всеукраїнську

наукову конференцію здобувачів освіти і молодих учених «Відбудова транспортної інфраструктури України». К.: НТУ, 2023. С. 206. ISBN: 978-966-632-319-7 (Online) DOI:10.33744/978-966-632-319-7-2023-1.

URL:http://kist.ntu.edu.ua/konferencii/42_konf_2023.pdf

35. Парфентьева О., Яновська В. Сучасний ландшафт транспортно-логістичного сектору економіки: роль сервісу та цифрових платформ: тези на II Міжнародну науково-практичну конференцію «Логістика і транспортна безпека: проблеми та перспективи розвитку в контексті аналізу сучасних викликів і загроз», Український державний університет науки і технологій», м. Дніпро. 2023. С. 8. (Особистий внесок автора: узагальнено бізнес-моделі транспортно-логістичних компаній). ISBN 978-617-8245-99-3.

URL:<https://crust.ust.edu.ua/items/58ac4d24-6885-455a-b451-02a602b115e6>

36. Yanovska V., Parfentieva O. Evaluation of the efficiency of sustainable development of transport and logistics systems. GISU International Research Symposium, Guangzhou University, Western Sydney University, Western Sydney University, Parramatta City Campus NSW, Australia. 2023. P. 117. (Особистий внесок автора: встановлено пріоритети транспортної політики та бізнес-стратегій компаній).

URL:https://www.westernsydney.edu.au/wbrc/news_events/gisu_international_research_symposium

37. Парфентьева О. Підходи до вимірювання ефективності логістики та транспорту (Яновська В., Парфентьева О.). Управління та адміністрування в умовах протидії гібридним загрозам національній безпеці: матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 22 листопада 2023 року). ДУІТ, ХНУРЕ, МНТУ, 2023. С. 702–705. (Особистий внесок автора: визначено підходи до вимірювання ефективності логістики та оцінки сталого розвитку транспорту).

URL:<https://duit.edu.ua/research-activities/conferences/international-scientific-and-practical-conferences/>

В рамках реалізації проекту Erasmus+ «Академічна протидія гібридним загрозам» WARN 610133-EPP-1-2019-1-FI-EPPKA2-SBHE-JPJEL M, H 56, F, H 1, L 26, O32, I 2, Z10.

38. Парфентьева О.Г. Перспективні напрями регулювання процесів сталого розвитку на транспорті та в логістиці. Реформування фінансово-економічної системи країни в контексті міжнародного співробітництва: матеріали доповідей Міжнародної науково-практичної конференції (м. Ужгород, 15–16 грудня 2023 року). С. 57–60.

URL:<https://doi.org/10.36059/978-966-397-336-4-14>

39. Парфентьева О. Резильєнтність соціально-економічних систем як відповідь на непередбачувані події, кризи, шоки та потрясіння (Яновська В., Парфентьева О.) The XII International Scientific and Practical Conference «Youth, education and science through today's challenges». Bordeaux, France. December 04–06, 2023, С. 77–80. ISBN – 9-789-46485-381-0. (Особистий внесок автора: визначено зміст резильєнтності соціально-економічних систем).

[URL:https://eu-conf.com/wp-content/uploads/2023/11/YOUTH-EDUCATION-AND-SCIENCE-THROUGH-TODAYS-CHALLENGES.pdf](https://eu-conf.com/wp-content/uploads/2023/11/YOUTH-EDUCATION-AND-SCIENCE-THROUGH-TODAYS-CHALLENGES.pdf)

40. Парфентьева О. Як теорія пояснює особливості оприлюднення інформації компанії про сталий розвиток? Виклики та перспективи розвитку транспортної інфраструктури України: матеріали доповідей II Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Київ, 03–05 квітня 2024 року). ДУІТ. С. 347–349. URL:<https://duit.edu.ua/research-activities/conferences/all-ukrainian-scientific-practical-conferences/>

41. Парфентьева О. Роль інтегрованого підходу в процесі переходу транспортних систем до сталого транспорту як засобу дослідження сталого розвитку. Сучасні наукові погляди на реформування економічної системи: теорії та пропозиції: матеріали доповідей Всеукраїнської науково-практичної конференції. (м. Одеса, 12 квітня 2024 р.). С. 50–52. DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-366-1-12>.

URL: <http://catalog.liha-pres.eu/index.php/liha-pres/catalog/view/269/8081/18210-1>

42. Парфентьева О. Оцінка фінансової стабільності. Innovative technologies in the field of human services: матеріали доповідей XV Міжнародної науково-практичної конференції. (м. Стокгольм, Швеція, 15-17.04.2024 р.). С. 53–58. ISBN – 9-789-40372-397-6.

[URL:https://eu-conf.com/wp-content/uploads/2024/04/INNOVATIVE-TECHNOLOGIES-IN-THE-FIELD-OF-HUMAN-SERVICES.pdf](https://eu-conf.com/wp-content/uploads/2024/04/INNOVATIVE-TECHNOLOGIES-IN-THE-FIELD-OF-HUMAN-SERVICES.pdf)

43. Парфентьева О. Імпакт-інвестування в системі еко-соціального управління. Trends in the development of science and teaching methods: матеріали доповідей XVI Міжнародної науково-практичної конференції. м. Софія, Болгарія, 22-24.04.2024 р. С. 57–60. ISBN – 9-789-40372-398-3.

[URL:https://eu-conf.com/wp-content/uploads/2024/04/TRENDS-IN-THE-DEVELOPMENT-OF-SCIENCE-AND-TEACHING-METHODS.pdf](https://eu-conf.com/wp-content/uploads/2024/04/TRENDS-IN-THE-DEVELOPMENT-OF-SCIENCE-AND-TEACHING-METHODS.pdf)

44. Parfentieva O. Main approaches to assessment of financial stability. Modern problems of the environment, youth and the new generation: матеріали доповідей XVII Міжнародної науково-практичної конференції, м. Загреб, Хорватія. 29.04–01.05.2024 р. С. 48–49. ISBN – 9-789-40372-399-0.

[URL:https://eu-conf.com/wp-content/uploads/2024/04/MODERN-PROBLEMS-OF-THE-ENVIRONMENT-YOUTH-AND-THE-NEW-GENERATION.pdf](https://eu-conf.com/wp-content/uploads/2024/04/MODERN-PROBLEMS-OF-THE-ENVIRONMENT-YOUTH-AND-THE-NEW-GENERATION.pdf)

45. Parfentieva O. Features in determining ESG criteria and meaning. Actual scientific ideas of the development of the latest technologies: матеріали доповідей XVII Міжнародної науково-практичної конференції. м. Лісабон, Португалія, 06–08.05.2024 р. С. 29–30. ISBN – 9-789-40372-400-3.

[URL:https://eu-conf.com/wp-content/uploads/2024/04/ACTUAL-SCIENTIFIC-IDEAS-OF-THE-DEVELOPMENT-OF-THE-LATEST-TECHNOLOGIES.pdf](https://eu-conf.com/wp-content/uploads/2024/04/ACTUAL-SCIENTIFIC-IDEAS-OF-THE-DEVELOPMENT-OF-THE-LATEST-TECHNOLOGIES.pdf)

46. Парфентьева О. Значення фінансової резильєнтності. Чорноморські наукові студії: матеріали доповідей X Всеукраїнської мультидисциплінарної конференції,

м. Одеса, 17 травня 2024 р. С. 10–19. SSN: 2663-5682 (print), 2663-5690 (online) DOI: 10.32782/2663-5682.

47. Парфентьева О. Концептуальне поле економічних досліджень концепції сталого розвитку: тези на II Міжнародну науково-практичну конференцію «Інноваційні рішення в сучасній науці, освіті та практиці», м. Київ, 15 жовтня 2024р. С. 76–79. ISBN 978-966-632-323-4. DOI: 10.33744/978-966-632-323-4-2024-2.1.

48. Парфентьева О. Стратегія сталого розвитку компанії як інструмент соціально-економічного розвитку держави: тези на Міжнародну науково-практичну конференцію «Інноваційні підходи у відновленні транспортної інфраструктури в особливих умовах воєнного стану: виклики та перспективи», м. Київ, 23 жовтня 2024р.

49. Свідоцтво України про реєстрацію авторського права на твір № 109255 «Особливості оцінки конкурентоспроможності національної економіки України в умовах глобалізації» (Гречан А.П., Бабич Л.М., Парфентьева О.Г., Наконечна С.А.)» / А.П. Гречан, Л.М. Бабич, О.Г. Парфентьева, С.А. Наконечна (Україна). – №1 09255; зареєстр. 06.11.2021.

50. Свідоцтво України про реєстрацію авторського права на твір №128676 «Діагностика економічного зростання компанії в умовах сталого розвитку: економіко-математичні основи» / О.Г. Парфентьева (Україна). – № 128676; зареєстр. 30.07.2024.

51. Свідоцтво України про реєстрацію авторського права на твір №128678 «Вимірювання фінансової стабільності: пошук засобів реагування на виклики та загрози» / О.Г. Парфентьева (Україна). – № 128678; зареєстр. 30.07.2024.

АНОТАЦІЯ

Парфентьева О.Г. Управління сталим розвитком транспортно-логістичних компаній. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Національний транспортний університет, Київ, 2024.

Дисертаційна робота присвячена дослідженню теоретико-методологічних та науково-методичних засад управління сталим розвитком транспортно-логістичних компаній з урахуванням існуючих тенденцій та закономірностей, понятійно-категоріальному апарату концепції сталого розвитку, методологічним засадам забезпечення довгострокового інклюзивного економічного зростання транспортно-логістичних компаній, удосконаленню методичних основи ідентифікації еко-соціальних ризиків, діагностики фінансової стабільності та обґрунтуванню стратегічних напрямів розвитку галузевої економічної діяльності.

В дисертації визначено етапи та надано характеристику процесу формування концепції сталого розвитку, сформоване концептуальне поле сталого розвитку, встановлено тенденції, систематизовано закономірності та виявлено проблеми

тривалого економічного зростання; визначено передумови реалізації концепції сталого розвитку в транспортно-логістичному секторі економіки; виявлено зміст та виділені головні складові концепції сталого транспорту; встановлено закономірності та ключові фактори ефективного розвитку сталої мобільності; вибудовано логіку формування інтегрованої методології еко-соціального управління; сформовано теоретико-методологічне поле інтеграції еко-соціальних складових в системі управління сталим розвитком; встановлено внутрішні детермінанти та ідентифіковано проблеми забезпечення фінансової стабільності; виявлено закономірності формування фінансових ресурсів транспортно-логістичних компаній; систематизовано методи і моделі фінансової діагностики сталого економічного зростання та оцінено рівень сталого економічного зростання компаній транспортно-логістичного сектору економіки; обґрунтовано модель прийняття рішень в системі еко-соціального управління компанією; сформовано сукупність процедур дослідження проблем сталого розвитку на локальному рівні, розроблено методичні засади оцінки та ідентифіковано рівень впровадження практик екологічної стійкості, соціальної відповідальності, корпоративного управління транспортно-логістичними компаніями.

Відповідно до запропонованих методологічних засад було розроблено структуровану анкету та проведено опитування вибірки транспортно-логістичних компаній. Результати опитування свідчать, що транспортно-логістичний сектор перебуває на шляху ESG-трансформації, рівень урахування ESG факторів в стратегії розвитку транспортно-логістичних компаній є високим, ступінь оприлюднення ESG інформації оцінено на середньому рівні, проте практична реалізація ESG ініціатив є незадовільною, що вказує на розрив між задекларованими стратегіями сталого розвитку та їх реальним впровадженням, обмежену підтримку практичних кроків або брак ресурсів для реалізації наявних стратегій і недостатню обізнаність компаній про міжнародні стандарти та практики. Зазначене дозволило зробити висновок про необхідність зосередження на процесах впровадження ESG, зокрема на створенні умов для спрямування ресурсів і стимулювання інвестицій у технології з низьким впливом на довкілля, соціальну підтримку, покращення управлінських практик, із стандартизацією підходів, які полегшують контроль і відслідковують прогрес.

Ключові слова: управління, сталий розвиток, транспортно-логістична компанія, зелена економіка, резильєнтність, екологічна стійкість, соціальна відповідальність, корпоративне управління.

ABSTRACT

Parfentieva O.G. Management of sustainable development of transport and logistics companies. – Qualifying scientific work on manuscript rights.

Dissertation for obtaining the scientific degree of Doctor of Economic Sciences, specialty 08.00.04 – economics and enterprise management (by types of economic activity). – National Transport University, Kyiv, 2024.

The dissertation is devoted to the study of the theoretical, methodological and scientific-methodological principles of managing the sustainable development of transport and logistics companies, taking into account existing trends and patterns, the conceptual and categorical apparatus of the concept of sustainable development, the methodological principles of ensuring long-term inclusive economic growth of transport and logistics companies, improving the methodological foundations of identifying eco-social risks, diagnosing financial stability, and substantiating strategic directions for the development of industry economic activity.

The dissertation defines the stages and characterizes the process of forming the concept of sustainable development, forms the conceptual field of sustainable development, identifies trends, systematizes patterns and identifies problems of long-term economic growth; the prerequisites for the implementation of the concept of sustainable development in the transport and logistics sector of the economy have been determined; the content and the main components of the concept of sustainable transport are identified; established patterns and key factors of effective development of sustainable mobility; the logic of forming an integrated methodology of eco-social management has been built; the theoretical and methodological field of integration of eco-social components in the sustainable development management system has been formed; internal determinants are established and problems of ensuring financial stability are identified; the regularities of formation of financial resources of transport and logistics companies have been revealed; methods and models of financial diagnostics of sustainable economic growth are systematized and the level of sustainable economic growth of companies in the transport and logistics sector of the economy is assessed; the model of decision-making in the system of eco-social management of the company is substantiated; A set of procedures for studying the problems of sustainable development at the local level has been formed, methodological foundations for assessment have been developed and the level of implementation of practices of environmental sustainability, social responsibility, corporate management of transport and logistics companies has been identified.

In accordance with the proposed methodological principles, a structured questionnaire was developed and a survey of a sample of transport and logistics companies was conducted. The survey results show that the transport and logistics sector is on the path of ESG transformation, the level of consideration of ESG factors in the development strategy of transport and logistics companies is high, the degree of disclosure of ESG information is assessed at an average level, however, the practical implementation of ESG initiatives is unsatisfactory, which indicates a gap between the declared sustainable development strategies and their actual implementation, limited support for practical steps or lack of resources for the implementation of existing strategies and insufficient awareness of companies about international standards and practices. The above allowed

us to conclude that it is necessary to focus on the processes of ESG implementation, in particular on creating conditions for directing resources and stimulating investments in technologies with low environmental impact, social support, improving management practices, with standardization of approaches that facilitate control and tracking progress.

Key words: management, sustainable development, transport and logistics company, green economy, resilience, environmental sustainability, social responsibility, corporate governance.