

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ**

ФЕДОТОВА ІРИНА ВОЛОДИМИРІВНА



УДК 338.121:65.014.12

**ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ УПРАВЛІННЯ
ЖИТТЄЗДАТНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО
ТРАНСПОРТУ**

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

Автореферат

дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Харків - 2020

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Харківському національному автомобільно-дорожньому університеті Міністерства освіти і науки України.

Науковий консультант: доктор економічних наук, професор,
заслужений діяч науки і техніки України
Шинкаренко Володимир Григорович,
Харківський національний автомобільно-дорожній
університет, професор кафедри менеджменту.

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Ложачевська Олена Михайлівна, Національний
транспортний університет, завідувач кафедри
менеджменту;

доктор економічних наук, професор
Прохорова Вікторія Володимирівна, Українська
інженерно-педагогічна академія, завідувач кафедри
економіки та менеджменту;

доктор економічних наук, доцент
Овчиннікова Вікторія Олексіївна, Український
державний університет залізничного транспорту,
професор кафедри економіки та управління
виробничим і комерційним бізнесом.

Захист відбудеться «17» грудня 2020 р. о 11-00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українському державному університеті залізничного транспорту за адресою: м. Харків, майдан Фейербаха, 7, ауд. 3.507.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Українського державного університету залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейербаха, 7, ауд. 2.209 та на сайті Українського державного університету залізничного транспорту: <http://kart.edu.ua>.

Автореферат розісланий «16» листопада 2020 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради



І.В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність дослідження. У сучасних умовах невизначеності зовнішнього середовища, циклічності виникнення кризових явищ та інтеграційних трансформацій економіки України, особливого значення набувають питання ефективного управління функціонуванням та розвитком підприємств, підтримання їхньої життєздатності. Це обумовлює необхідність забезпечення сталого розвитку національної економіки, зокрема транспортної галузі. Загальноекономічні проблеми, такі як падіння платоспроможного попиту, інфляція, зростання вартості ресурсів та деяких видів послуг, розрив виробничо-збутових ланцюгів, значно ускладнили діяльність підприємств автомобільного транспорту, а деякі з них поставили на межу виживання. Сталий розвиток та існування підприємства в довгостроковій перспективі залежать від його життєздатності. Сучасний стан національної економіки, тенденції розвитку транспортної галузі і підприємств автомобільного транспорту зумовлюють необхідність впровадження нових науково обґрунтованих підходів до управління підприємствами та забезпечення їх життєздатності.

В умовах перманентної трансформації економічного середовища зростають вимоги до менеджменту та актуалізується проблема управління життєздатністю підприємств автомобільного транспорту. Ефективне ведення господарської діяльності автотранспортними підприємствами (АТП) зумовлює необхідність їх адаптації до негативного впливу дестабілізуючих чинників зовнішнього та внутрішнього середовищ. Дослідження багатоаспектності проблеми управління життєздатністю підприємств під час перманентної зміни умов їх функціонування особливо важливе при постійній модифікації економічних відносин.

Зазначене зумовило актуальність наукового переосмислення та обґрунтування більш сучасних підходів до управління життєздатністю підприємств автомобільного транспорту, розробку ефективних систем управління життєздатними підприємствами, наукове обґрунтування перспективних напрямків підвищення рівня їх життєздатності, що забезпечує стратегічний розвиток підприємств.

Проблема управління діяльністю підприємств та їх життєздатністю знаходять досить широке відображення у працях зарубіжних і вітчизняних авторів. Теоретико-методологічні, концептуальні, методичні та практичні аспекти формування системи управління і забезпечення життєздатності підприємств досліджують у своїх працях такі науковці, як Б. Авузі, І. Андрющенко, Дж. Ахтерберг, С. Баріле, С. Бір, В. Бондаренко, М. Борисова, Д. Боулінг, Н. Галкіна, А. де Гіус, С. Домрачев, Р. Жовновач, О. Катуніна, Я. Кашуба, С. Келлер, Т. Книщенко, Ю. Колісник, Ю. Лисенко, П. Макдермотт, Фр. Малік, В. Мартиненко, Д. Матузов, К. Прайс, В. Прохорова, Дж. Перес Ріос, Л. Сергеєва, С. Слава, П. Ховерштадт, В. Шинкаренко та інші.

Вагомий внесок у формування методологічного і методичного забезпечення окремих аспектів управління та сталого розвитку життєздатних підприємств, зокрема у галузі транспорту, зробили такі вчені, як І. Ансоф, С. Бородулина,

К. Боумен, О. Дейнека, В. Дикань, О. Дикань, І. Дмитрієв, П. Дойль, І. Зайцева, О. Зоріна, Н. Каличева, Л. Калініченко, Б. Карлоф, О. Кірдіна, Г. Клейнер, М. Корінь, О. Криворучко, О. Ложачевська, В. Овчиннікова, Л. Позднякова, І. Токмакова, В. Третяк, Л. Українська, Р. Фатхутдінов.

Зважаючи на наукове і практичне значення праць зазначених вище науковців, слід підкреслити, що виникає потреба у формуванні теоретико-методологічних та концептуальних положень щодо управління життєздатністю підприємств автомобільного транспорту, які б враховували систему відносин підприємства з партнерами у зовнішньому і внутрішньому середовищі та визначали відповідний інструментарій управління життєздатністю підприємства на різних рівнях управління. Використання концепції життєздатних систем для управління дозволяє науково проєктувати будь-яке підприємство як систему з регулюючими, навчальними й адаптивними здатностями, що необхідні для забезпечення його життєздатності в умовах змін економічного середовища у довгостроковому періоді.

Усі ці обставини зумовили вибір теми дисертаційної роботи, визначили її логіко-структурну побудову, предмет, об'єкт, основну мету і завдання обраного напрямку дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Основні положення і рекомендації, викладені у дисертаційній роботі, є складовими науково-дослідних робіт та науково-дослідних тем Харківського національного автомобільно-дорожнього університету: «Соціально-економічні проблеми функціонування і розвитку підприємств автомобільного транспорту» (номер державної реєстрації 0116U000952), де автором було удосконалено концептуальні положення інтегрованої логістики підприємства; «Соціально-економічні проблеми функціонування і розвитку автомобільного транспорту» (номер державної реєстрації 0117U005212), де автором було визначено основні рівні та структура взаємовідносин підприємства з партнерами на основі метасистемного підходу; «Проблеми управління підприємствами на автомобільному транспорті» (номер державної реєстрації 0119U000639), де автором було запропоновано багаторівневу модель логістичної системи, розроблену з використанням принципів побудови життєздатних систем; «Проблеми управління підприємствами на автомобільному транспорті» (номер державної реєстрації 0119U103270), де автором було удосконалено теоретичні засади обґрунтування польової природи організаційної культури.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертації є розроблення теоретико-методологічних, концептуальних засад і методико-прикладних положень з управління життєздатністю підприємств автомобільного транспорту в умовах трансформації бізнес-середовища.

Досягнення мети дисертаційного дослідження зумовило необхідність вирішення таких основних завдань:

– розробити теоретичний базис дослідження через уточнення сутності понять «життєздатність підприємства» та «управління життєздатністю підприємства»;

- удосконалити багаторівневу рекурсивну модель життєздатної системи підприємства з використанням принципів побудови життєздатних систем;
- запропонувати просторово-динамічний підхід до розвитку життєздатних підприємств, що базується на моделі еволюції життєздатної системи з точки зору хвилеподібного характеру розвитку;
- обґрунтувати концептуальні основи управління життєздатністю підприємств автомобільного транспорту та сформуванню моделі підтримки життєздатності підприємства на засадах сталого розвитку і холістичного підходу;
- розробити адаптивно-орієнтовану систему управління життєздатністю підприємства на основі кібернетичного підходу;
- удосконалити науково-практичний підхід до створення інтегрованої системи маркетинг-логістики автотранспортного підприємства;
- обґрунтувати теоретико-методологічні засади формування технології взаємодій підприємства з партнерами в соціально-економічному просторі, дослідити структуру суб'єктів зовнішнього середовища та факторів впливу на життєздатність підприємства;
- розвинути науково-методичні аспекти оцінки взаємовідносин автотранспортного підприємства з партнерами та визначення рівня їх відносин;
- удосконалити методичний підхід до визначення рівня стратегічної стійкості функціонування автотранспортного підприємства;
- удосконалити методичні засади оцінки екологічної безпеки автотранспортного підприємства;
- узагальнити теоретико-методичні основи еколого-інноваційного управління підприємством, що зумовлює вибір пріоритетних напрямків упровадження екологічних інновацій на підприємстві та формування портфеля інноваційних проєктів;
- сформуванню теоретико-методичний підхід до оцінки корпоративної культури підприємства, що базується на позиціюванні взаємодії культурних полів різних рівнів у соціально-економічному просторі;
- запропонувати інтегрований науково-методичний підхід до поліструктурної оцінки рівня життєздатності підприємства;
- обґрунтувати методичні засади розробки стратегії життєздатності підприємства.

Об'єктом дослідження є процес управління життєздатністю підприємств автомобільного транспорту.

Предмет дослідження – теоретико-методологічні, концептуальні засади і методичні положення управління життєздатністю підприємств автомобільного транспорту.

Методи дослідження. Для досягнення поставленої мети і вирішення зазначених завдань було використано систему загальнонаукових методів і прийомів: *порівняльний аналіз і графічний метод* – для відображення тенденцій розвитку підприємств автомобільного транспорту в умовах динамічного середовища; *системний підхід* – для формування теоретичних основ управління життєздатним підприємством, формування системи управління життєздатністю,

управління взаємовідносинами та стратегічною стійкістю; *абстрагування і логічний аналіз* – для розроблення концептуальних положень управління життєздатністю підприємств автомобільного транспорту в умовах трансформації бізнес-середовища; *індукції та дедуції* – для виявлення принципів, закономірностей розвитку підприємств автомобільного транспорту та їх життєздатності. Серед спеціальних методів і прийомів дослідження використано такі: *структурно-рівневий підхід* – для визначення рівнів ієрархії та рекурсії в життєздатних моделях систем управління підприємством, логістичною системою; *хвильовий підхід* – для розробки моделі еволюції життєздатної системи підприємства та розробки теоретико-методологічних засад формування технології взаємодій підприємства з партнерами в соціально-економічному просторі; *категоріальний метод дворівневого тріадичного дешифрування базового поняття* – для визначення сутності дефініцій «життєздатність підприємства», «управління життєздатністю підприємства»; *морфологічного аналізу та синтезу* – для формування портфелю інноваційних проєктів; *узагальненої функції бажаності* – для розробки методичних засад оцінки екологічної безпеки підприємства, методичних аспектів оцінки рівня відносин підприємства з партнерами; *таксономічний аналіз* – для розробки методичного підходу до оцінки рівня корпоративної культури підприємства; *метод радара* – для отримання узагальнених показників оцінки рівня взаємовідносин та рівня корпоративної культури; *аналізу ієрархій* – для визначення відносної важливості елементів при оцінці життєздатності підприємства, а також при оцінці підсистем стійкості підприємства.

Інформаційну базу дослідження склали законодавчі та нормативні акти України, що регламентують діяльність автомобільного транспорту, наукові напрацювання провідних вітчизняних і зарубіжних учених, монографічні дослідження фахівців з питань забезпечення життєздатності підприємств, звіти та дані фінансової і статистичної звітності підприємств автомобільного транспорту, ресурси Інтернету.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у розробці теоретико-методологічних, концептуальних засад і методичних положень управління життєздатністю підприємств автомобільного транспорту.

Найбільш важливі результати дослідження, що містять елементи наукової новизни, полягають у такому:

вперше:

– розроблено просторово-динамічний підхід до розвитку життєздатних підприємств, що базується на моделі еволюції життєздатної системи з точки зору хвилеподібного характеру розвитку на підставі конвергенції економічних і технічних систем з домінуючим аспектом на ієрархізацію структурних рівнів та основних етапів їх розвитку в просторово-часовому вимірі, продукуючи сферичну багаторівневу модель життєздатного підприємства, яка відображає ієрархію внутрішніх підсистем, їх зв'язки з суміжними системами, метасистемою та взаємодію з факторами внутрішнього і зовнішнього середовищ, та є консолідовано-

інструментальним базисом для визначення розвитку підприємств у стратегічному періоді;

- обґрунтовано концептуальні основи управління життєздатністю підприємств автомобільного транспорту на засадах забезпечення логічної взаємодії типових структурних складових (мети, завдань, суб'єкта, об'єкта, принципів, підходів, функцій управління, методик і т.ін.), де системоутворюючим елементом є сформована модель підтримки життєздатності підприємства на засадах сталого розвитку і холістичного підходу, що в сукупності сприятиме розробці інноваційних підходів і методів управління життєздатністю підприємства, забезпечуючи ефективність роботи та формування стратегічних переваг на конкурентних ринках;

- запропоновано адаптивно-орієнтовану систему управління життєздатністю підприємства на основі кібернетичного підходу у вигляді цілеспрямованого контуру, в якому керуюча підсистема має три рівні управління (вищий, середній, первинний) та передбачає виконання трьох блоків функцій (вирішального, перетворювального, інформаційно-контрольного), а керована підсистема включає процеси функціонування підприємства, що дає змогу менеджерам комплексно управляти життєздатністю підприємства, підвищувати його адаптивні якості, забезпечувати стійке функціонування та сталий розвиток;

удосконалено:

- теоретичний базис дослідження через уточнення сутності понять «життєздатність підприємства» та «управління життєздатністю підприємства» на підставі категоріального методу дворівневого тріадичного дешифрування, який, на відміну від існуючих поглядів, поглиблює когнітивно-інформаційну модель наукового знання про природу життєздатності як системного явища в економіці через пріоритетність системних властивостей та констатацію їх комплексних ознак, що дало можливість доповнити етимологічно-семантичну складову теоретико-методологічних засад управління життєздатністю підприємств;

- багаторівневу рекурсивну модель життєздатної системи підприємства, що, на відміну від існуючих, базується на консолідації наукових гіпотез та основних положень концепції життєздатних систем, структурно-рівневого і метасистемного підходів з визначенням п'яти основних рівнів рекурсії системи управління підприємства (елементний, компонентний, субсистемний, системний, метасистемний) та дозволяє топ-менеджменту підприємства генерувати, узгоджувати і коригувати рішення щодо функціонування підприємства;

- науково-практичний підхід до створення інтегрованої системи маркетинг-логістики автотранспортного підприємства, який, на відміну від наявних, базується на системному поєднанні елементів комплексу маркетингу і логістики та специфічних принципів інтегрованої логістики підприємства, визначаючи колаборацію господарських та бізнес-зв'язків, та дозволяє здійснити моніторинг взаємодії між внутрішніми і зовнішніми функціональними підрозділами, об'єднати зусилля керуючого персоналу підприємства, його структурних підрозділів і логістичних партнерів для наскрізного управління основними потоками;

- теоретико-методичний підхід до оцінки корпоративної культури підприємства, який, на відміну від існуючих, базується на позиціюванні взаємодії

культурних полів різних рівнів (працівників, колективів, підприємства, міжорганізаційної мережі) у соціально-економічному просторі та таксономічному аналізі показників сприйняття корпоративної культури керівниками, підлеглими та суб'єктами економічного середовища підприємства, що дозволяє визначити рівень корпоративної культури з точки зору задоволення комунікаційних інтересів всіх груп суб'єктів процесу, що є основою удосконалення та підтримки її оптимального рівня в аспекті забезпечення ціннісно-орієнтованих механізмів життєздатності підприємства;

– методичні засади оцінки екологічної безпеки автотранспортного підприємства, що, на відміну від існуючих, базуються на оцінці безпеки базових бізнес-процесів автотранспортного підприємства для оточуючого середовища з використанням узагальненої функції бажаності через інтегральне оцінювання чотирьох найбільш визначальних та комплексних складових функціонування автотранспортного підприємства (інноваційної, техніко-технологічної, санітарно-гігієнічної і фінансово-економічної), які забезпечують відповідний рівень екологічної безпеки та дозволяють більш обґрунтовано формувати стратегію екологічної безпеки підприємства, активізувати функціонування підприємств на засадах сталого розвитку;

– інтегрований науково-методичний підхід до поліструктурної оцінки рівня життєздатності підприємства, який, на відміну від існуючих, охоплює систему показників, згрупованих за напрямками: стійкість внутрішніх підсистем, корпоративна культура, відносини з внутрішніми та зовнішніми партнерами, екологічна безпека, що дає змогу розглянути взаємодії підприємства у внутрішньому і зовнішньому середовищах як інструмент забезпечення життєздатності, та дозволяє забезпечити співставність, порівнянність, співмірність результатів оцінки і створює аналітичне підґрунтя для інтегрованого оцінювання життєздатності підприємства;

отримали подальший розвиток:

– теоретико-методологічні засади формування технології взаємодій підприємства з партнерами в соціально-економічному просторі з позиції квантово-релятивістського та хвильового підходів, які базуються на поданні структури взаємодіючих полів навколо підприємства (економічного, соціального, культурного, наукового і т.д.), що дає змогу дослідити економічні закономірності польових взаємодій автотранспортного підприємства з партнерами, визначити їх структуру та фактори впливу, а також виокремити підприємства, які формують потужні поля за рахунок власних конкурентних переваг і консолідують більше суб'єктів взаємодії;

– науково-методичні аспекти оцінки взаємовідносин автотранспортного підприємства з партнерами (як внутрішніми, так і зовнішніми), які, на відміну від існуючих, базуються на визначенні рівня їх відносин на підставі співставлення цінності партнера та його лояльності, з використанням методу узагальненої функції бажаності, матриці діагностики і методу радара, що дозволяє комплексно оцінити рівень відносин зі всіма типами партнерів, групувати їх за рівнем відносин, обирати

ключових партнерів, розробляти стратегії взаємовідносин, формувати індивідуальні відносини з ключовими партнерами;

– методичний підхід до визначення рівня стратегічної стійкості функціонування автотранспортного підприємства, який, на відміну від наявних, базується на виокремленні складових загальної стійкості підприємства на основі окремих функціональних сфер діяльності підприємства з використанням системного підходу, методу аналізу ієрархій, що дозволяє керівникам підприємства враховувати всі визначальні складові функціонування автотранспортного підприємства та ідентифікувати рівень його стійкості в разі зміни внутрішніх та зовнішніх умов;

– теоретико-методичні основи еколого-інноваційного управління автотранспортним підприємством, які, на відміну від існуючих, базуються на використанні сценарного підходу, методу аналізу ієрархій і морфологічного аналізу та синтезу, що зумовлює вибір пріоритетних напрямків упровадження екологічних інновацій на підприємстві і формування портфеля інноваційних проєктів, дозволяє співставляти бажання і можливості з реалізації інноваційних проєктів у різних бізнес-процесах, підвищувати екологічну безпеку автотранспортного підприємства;

– методичні засади розробки стратегії життєздатності підприємства, які, на відміну від існуючих, ґрунтуються на поєднанні базово-орієнтованих параметрів сучасних функціональних стратегій (стійкості, екологічної безпеки, корпоративної культури, взаємовідносин з партнерами) з урахуванням їх поліструктурної основи вибору стратегічних альтернатив, що дає можливість забезпечити узгодженість стратегій за різними напрямками та сформувати комплексну стратегію життєздатності підприємства.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що обґрунтовані в дисертації теоретичні висновки, методичні підходи і практичні рекомендації можуть бути використані у процесі управління життєздатністю підприємств автомобільного транспорту в умовах мінливого середовища.

Результати дисертаційного дослідження отримали практичне застосування. Зокрема, науково-методичний підхід до поліструктурної оцінки рівня життєздатності підприємства було використано і впроваджено у діяльність ТДВ «Харківське АТП-16363» (довідка № 164 від 27 січня 2020 р.); науково-методичні аспекти оцінки взаємовідносин АТП з партнерами впроваджено у діяльність ПрАТ «Харківське АТП-16355» (довідка № 103 від 11 лютого 2020 р.); методичний підхід до визначення рівня стратегічної стійкості функціонування АТП застосовуються у діяльності ТОВ «Сумське АТП 15954» (довідка № 187 від 20 лютого 2020 р.); теоретико-методичний підхід до оцінки корпоративної культури підприємства використовується в роботі ПрАТ «ХТЗ» (довідка № 78/1068 від 03 березня 2020 р.); методичні засади оцінки екологічної безпеки АТП використано в роботі ТОВ «Автосервіс-2227», м. Харків (довідка № 193 від 11 березня 2020 р.).

Теоретичні та практичні розробки, запропоновані в дисертації, використовуються у навчальному процесі Харківського національного автомобільно-дорожнього університету при викладанні дисциплін «Менеджмент

організації», «Управління ланцюгами постачань», «Проектування логістичних систем», «Стратегічний менеджмент», «Маркетинг взаємодії АТП з партнерами», «Управління інноваціями», «Корпоративне управління», «Управління персоналом» і при виконанні випускних кваліфікаційних робіт магістрів, що підтверджується довідкою впровадження № 2061/18 від 10 вересня 2020 р.

Авторські права на результати дисертаційної роботи підтверджені свідоцтвами про реєстрацію авторського права, виданими Державною службою інтелектуальної власності України (№ 67266 від 15 серпня 2016 р.), Міністерством економічного розвитку і торгівлі України (№89740 від 12 червня 2019 р.) та Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України (№ 98163 від 16 червня 2020 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертація є самостійним, цілісним і завершеним дослідженням. Теоретичні і практичні розробки, висновки та рекомендації, які наведено в роботі і виносяться на захист, отримані автором особисто. З наукових праць, опублікованих у співавторстві [2, 5, 10, 13, 26, 29-42, 44, 45, 47, 50-53], у дисертації використано лише ті положення, які є результатом особистих наукових пошуків. Внесок автора у колективні наукові роботи конкретизований у списку публікацій.

Апробація результатів дисертації. Основні положення і результати дослідження пройшли апробацію на 19 наукових та науково-практичних конференціях, зокрема 15 міжнародних: «Сучасні тенденції та актуальні питання соціально-економічного розвитку підприємств» (Харків, 2013 р.); «Донбас-2020: перспективи розвитку очима молодих вчених» (Донецьк, 2014 р.); «Професійний менеджмент в сучасних умовах розвитку ринку» (Харків, 2014 р.); «Професійний менеджмент в сучасних умовах розвитку ринку» (Харків, 2015 р.); «Тренди майбутнього: ризики, можливості, завдання» (Київ, 2016 р.); «Професійний менеджмент в сучасних умовах розвитку ринку» (Харків, 2016 р.); «Пріоритети розвитку національної економіки в контексті євроінтеграційних та глобальних викликів» (Харків, 2016 р.); «Сталий розвиток в умовах глобальних викликів» (Харків, 2017 р.); «Проблеми та перспективи розвитку підприємництва» (Харків, 2017 р.); «Європейський вектор модернізації економіки: креативність, прозорість та сталий розвиток» (Харків, 2018 р.); «Технології та інфраструктура транспорту» (Харків, 2018 р.); «Проблеми та перспективи розвитку підприємництва» (Харків, 2018 р.); «Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика» (Харків, 2019 р.); «Scientific achievements of modern society» (Liverpool, United Kingdom, 2019); «Проблеми та перспективи розвитку підприємництва» (Харків, 2019 р.); «Perspectives of world science and education» (Osaka, Japan, 2019); «Science progress in European countries: new concepts and modern solutions» (Stuttgart, Germany, 2020); «Topical issues of the development of modern science» (Sofia, Bulgaria, 2020); «Theoretical foundations for the implementation and adaptation of scientific achievements in practice» (Helsinki, Finland, 2020).

Публікації. Основні положення і висновки дисертаційної роботи викладено у 53 наукових працях, серед яких 1 одноосібна монографія та 1 колективна

монографія, 27 статей у наукових фахових виданнях (з них 20, у виданнях, що входять до наукометричних баз даних), 3 статті у наукових виданнях, що входять до міжнародних наукометричних баз даних (з них 2 – у зарубіжних виданнях), 2 статті в інших виданнях та 19 тез доповідей на науково-практичних конференціях. Загальний обсяг наукових праць складає 52,47 друк. арк., з них особисто автору належать 45,42 друк. арк.

Обсяг і структура роботи. Дисертація складається зі вступу, п'яти розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи становить 576 сторінок, у т.ч. основний текст займає 367 сторінок. Матеріали дисертації проілюстровано 106 рисунками, 102 таблицями та містять 11 додатків. Список використаних джерел налічує 584 найменування.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У *вступі* обґрунтовано актуальність обраної теми дисертаційної роботи, ступінь наукової розробки проблеми, визначено мету та завдання дисертаційного дослідження, його об'єкт, предмет і методи, охарактеризовано методологічну базу, розкрито наукову новизну та практичне значення отриманих результатів, наведено дані щодо їх апробації та публікації.

У *першому розділі «Теоретичні основи управління життєздатністю підприємств»* узагальнено наукові погляди сутнісної характеристики життєздатності підприємства, удосконалено багаторівневу рекурсивну модель життєздатної системи підприємства, розроблено просторово-динамічний підхід до розвитку життєздатних підприємств, що базується на моделі еволюції життєздатної системи, узагальнено концептуальні основи управління життєздатністю підприємства.

У роботі автором розкрито неоднозначність та різноманітну спрямованість розуміння управління життєздатністю системами різної етіології на засадах міждисциплінарної парадигми і визначено міждисциплінарний характер базової дефініції дослідження. Узагальнено основні підходи науковців та удосконалено визначення сутності поняття «життєздатність підприємства» за допомогою категоріального методу дворівневого тріадичного дешифрування. Використання цього методу дозволило на основі логічного взаємозв'язку систематизувати наявні фактори і виділити такі об'єктивні декомпозиційні елементи як «комплексна здатність», «комплексна взаємодія», «комплексний результат». Розробка тріади основних частин дефініції «життєздатність підприємства» дала можливість розширити це поняття за рахунок введення елемента «комплексна взаємодія», що більшість авторів у досліджуваній літературі не розглядали. Під життєздатністю підприємства запропоновано розуміти здатність підприємства здійснювати процеси функціонування, адаптації та розвитку за допомогою сукупності різних управлінських інструментів і механізмів динамічної взаємодії внутрішнього та зовнішнього середовища підприємства протягом необмеженого періоду для досягнення ефективності, результативності і конкурентоспроможності. Запропоноване визначення володіє наявністю такої специфічної особливості як

системність, що дозволяє глибоко осмислити сутність цього поняття і дає можливість доповнити етимологічно-семантичну складову теоретико-методологічних засад управління життєздатністю підприємств.

Незважаючи на об'єктивну необхідність застосування системного підходу до формування життєздатної системи управління підприємством, у науковій думці і в практичному аспекті недостатньо розкрито та охарактеризовано структуру системи управління. Визначено, що одним з найбільш ефективних підходів до побудови системи управління підприємством є концепція життєздатної системи С. Біра, який описав модель життєздатної системи (VSM) у вигляді нейрокібернетичної моделі, прототипом якої стала архітектура центральної нервової системи людини. Відповідно до цієї концепції життєздатна система підприємства включає три елементи – середовище, операційний елемент (об'єкт управління) та метасистему (суб'єкт управління), а також різні зв'язки (взаємодії) між ними. Розкрито недоліки класичної концепції життєздатних систем та запропоновано при формуванні життєздатної системи управління підприємством використовувати процесний підхід для адаптивно-орієнтованого управління. Перехід від функціонального підходу в управлінні підприємством до більш прогресивного процесного підходу дозволить підвищити універсальність розроблюваної моделі.

Сформовано життєздатну систему підприємства, в якій суб'єкт управління подано елементами структури, призначеними для збереження підприємства, його саморегуляції при змінах зовнішнього і внутрішнього середовищ, а об'єкт управління реалізує бізнес-процеси, що забезпечують виконання основної мети функціонування АТП: основні, супутні (додаткові), допоміжні, забезпечувальні, управління та розвитку. Кожна підсистема має договірні повноваження про свою автономність і працює в межах своєї компетенції. Проєктування структури підприємства на засадах концепції життєздатних систем дозволяє сформувати його як систему з регулюючими, навчальними та адаптивними здатностями, що необхідні для забезпечення його життєздатності в умовах змін у зовнішньому та внутрішньому середовищах.

У роботі удосконалено структурно-рівневу модель підприємства, базуючись на рекурсивному поданні концепції життєздатних систем. Кожний рівень рекурсії являє собою життєздатну систему, яка є складовою частиною життєздатної системи вищого рівня. На основі структурно-рівневого підходу виділено рівні життєздатної системи підприємства: елементний рівень (*EL*); компонентний рівень (*CL*); субсистемний рівень (*SL*); загальносистемний рівень (*SWL*); метасистемний рівень (*ML*) (рис. 1). Це логічно обумовлює, що на елементному рівні представлені утворення, які не підлягають подальшій декомпозиції, він може бути поданий робочими місцями або працівниками, що виконують певні операції. На компонентному рівні відбувається інтеграція окремих операцій у процеси з виробництва, збуту, постачання та інші види, які виконують колективи або відділи підприємства. Субсистемний рівень формується на основі інтеграції процесів, функцій, видів діяльності чи потоків у рамках окремого структурного підрозділу (дивізіону, департаменту і т.ін.). Загальносистемний рівень – це рівень

підприємства, що інтегрує свої підсистеми, забезпечує цілісність, взаємозв'язок своїх різних властивостей, станів і т.д. Метасистемний рівень представлений різними видами об'єднань до яких належить певне підприємство.

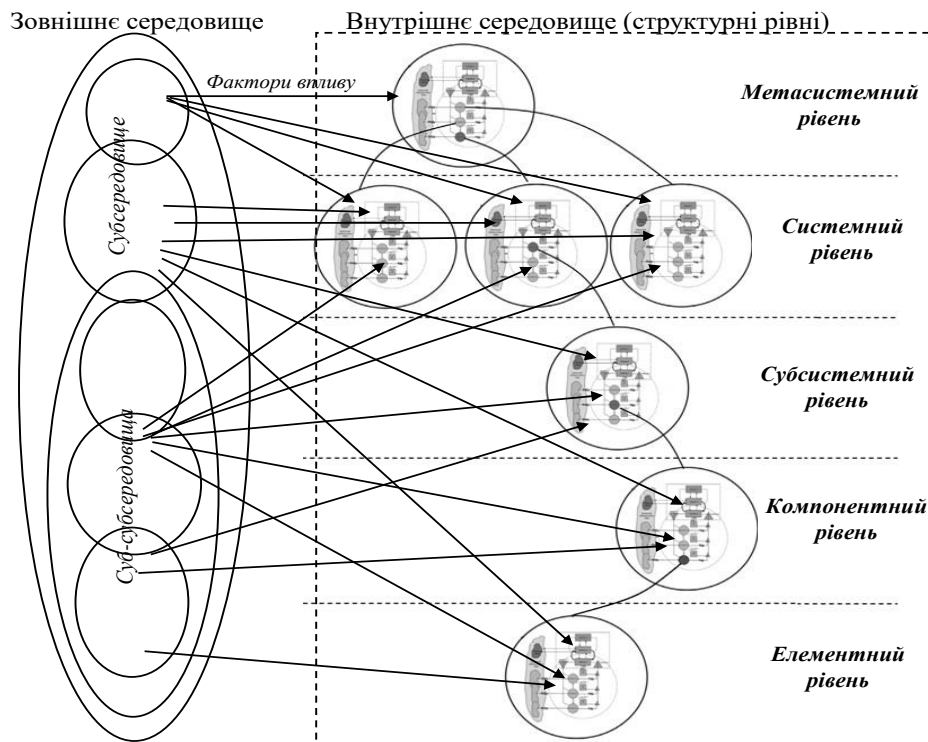


Рис. 1. Рекурсивна структурно-рівнева модель життєздатної соціально-економічної системи (розроблено автором)

У роботі доведено, що життєздатність підприємства виступає як процес і як результат взаємодії всіх рівнів та походить із здатності приймати рішення і діяти, створюючи структурні та системні умови, необхідні для його з'єднання з іншими життєздатними суб'єктами, з якими він пов'язаний у надсистемному контексті, в якому воно працює. Життєздатну модель системи управління підприємствами запропоновано як основоположну для побудови інших видів систем, що дозволяє сформулювати систему управління на кожному рівні рекурсії, включаючи міжорганізаційну мережу або ланцюг поставок, а також визначати структуру відносин з партнерами та управляти ними.

Обґрунтовано необхідність подання моделі багаторівневої системи підприємства в її динамічному внутрішньому функціонуванні, взаємодії із зовнішнім середовищем та розвитку у стратегічному періоді. Більшість моделей розвитку підприємств узагальнюють основні етапи життєвого циклу організації, але не достатньо задовольняють сучасним вимогам розвитку підприємств. За результатами досліджень виявлено, що, незважаючи на велику кількість моделей організаційного розвитку підприємства, існує потреба у належному узагальненні їх структури та еволюції в рамках просторово-динамічного підходу до розвитку життєздатних підприємств у вигляді єдиної системи з точки зору структурно-рівневого та хвильового підходів.

На відміну від визнаної думки, згідно з якою підприємство обов'язково проходить певні стани свого розвитку впродовж життєвого циклу, при використанні хвильової теорії запропоновано розглядати еволюційний розвиток з можливістю колапсу хвильової функції. Тобто, підприємство розвивається до певного рівня, а потім приймає рішення про зміну свого стану, формуючи інші організаційно-правові форми, та переходить на новий якісний рівень (наприклад, мале підприємство - середнє підприємство - велике підприємство - мережі (кластери) - альянси - альянси стратегічні (глобальні)). На підставі конвергенції економічних і технічних систем запропоновано хвильову модель еволюції життєздатної системи підприємства, яка відображає ієрархізацію структурних рівнів та основні етапи його розвитку в просторово-часовому вимірі (синтез, адаптація, саморозвиток). Вичерпавши ресурси розвитку на певному рівні, підприємство переходить або його переводять на новий, що забезпечує реалізацію найбільш раціонального шляху розвитку. Для підтримання життєздатності потрібне постійне поліпшення всіх видів діяльності для успішного функціонування підприємства.

Запропоновано сферичну багаторівневу модель життєздатної системи підприємства, яка відображає взаємодію факторів зовнішнього та внутрішнього середовищ з точки зору системного та синергетичного підходів (рис. 2).



Умовні позначення:

$EL_i, CL_i, SL_i, SWL_i, ML_i$ – складові частини i -го рангу відповідно елементний, компонентний, субсистемний, загальносистемний та метасистемний рівні;

S - зв'язки із сусідніми системами, що знаходяться як в середині певного рівня, так і між рівнями;

—————> - вплив позитивних факторів на життєздатність підприємства;

- - - - -> - вплив негативних факторів на життєздатність підприємства.

Рис. 2. Сферична багаторівнева модель життєздатної системи підприємства (розроблено автором)

Вона дозволяє відобразити як ієрархічну залежність різних рівнів системи підприємства, так і взаємодію системи з середовищем. Сферична модель включає в себе мінімум складових частин і зв'язків між ними: ієрархію внутрішніх підсистем, зв'язки із суміжними системами та з метасистемою. Потоки факторів зовнішнього середовища у вигляді позитивних та негативних впливів, чи ресурсів потрапляючи в систему, розподіляються між її підсистемами (рівнями), видаючи на виході продукцію. Управління життєздатністю підприємства можливе тільки за наявності цілісної системи управління та ранжування факторів, що впливають на його життєздатність.

Зроблено висновок, що концепція життєздатності нерозривно пов'язана з концепцією сталого розвитку і її потрібно розглядати з позиції трьох складових парадигми сталого розвитку – економічної, соціальної та екологічної. Визначено, що реалізація концепції сталого розвитку з точки зору системного підтримання життєздатності повинна відбуватися на таких рівнях: глобальному, національному, регіональному, галузевому та на рівні суб'єктів господарювання. Крім загальноприйнятих рівнів, при комплексному управлінні життєздатністю запропоновано враховувати також рівень людини, яка є складовою частиною суспільства і підприємств та рушійною силою всіх процесів (рис. 3).



Рис. 3. Рівні підтримання життєздатності на засадах сталого розвитку
(розроблено автором)

Сформовано принципову модель підтримання життєздатності підприємства, в якій представлено ієрархічне розташування економічної, соціальної, екологічної сфер зовнішнього середовища підприємства та напрямки застосування інструментів управління для впливу на певну сферу, з якою воно взаємодіє та відповідає на сучасні запити суспільства про життя в безпечному середовищі (рис. 4).

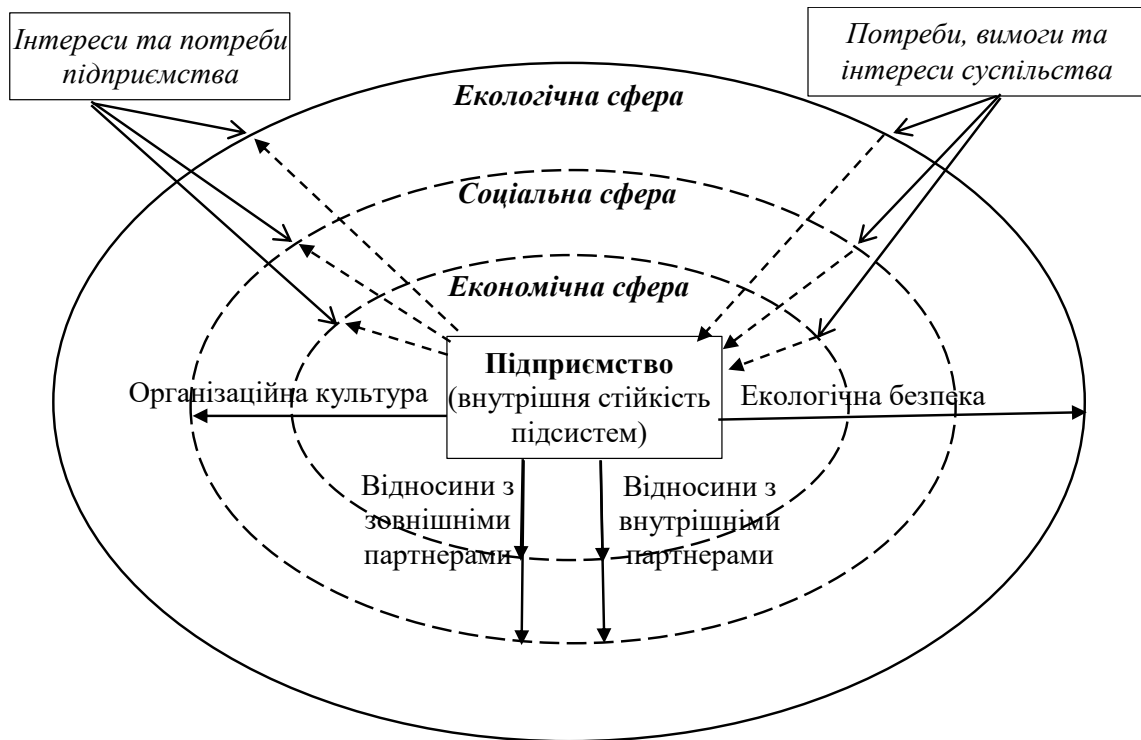


Рис. 4. Принципова модель підтримання життєздатності підприємства на засадах сталого розвитку (розроблено автором)

Визначено напрямки впровадження інструментів управління, орієнтовані на збереження життєздатності підприємства та підтримання його сталого розвитку. Сформовано концептуальні основи управління життєздатністю підприємств, які базуються на сучасних підходах до управління, що дозволяє структурувати основні компоненти концепції з метою забезпечення ефективного управління життєздатністю підприємств на засадах забезпечення логічної взаємодії типових структурних елементів (мети, завдань, суб'єкта, об'єкта, принципів, підходів, функцій управління, методик і т.ін.) (рис. 5).

Практична реалізація концептуальних основ допоможе менеджерам зрозуміти процес управління життєздатністю підприємства і сприятиме розробці інноваційних підходів, методів управління життєздатністю підприємства, забезпечуючи ефективність роботи та формування стратегічних переваг на конкурентних ринках.

У другому розділі «Організаційно-управлінські засади формування життєздатних систем підприємств автомобільного транспорту» досліджено стан, тенденції і перспективи розвитку транспортної галузі з позиції автотранспортних підприємств, розглянуто автотранспортне підприємство як соціально-економічний суб'єкт в моделі багаторівневої логістичної системи, сформовано адаптивно-орієнтовану систему управління життєздатністю підприємства, удосконалено науково-практичний підхід до створення інтегрованої системи маркетинг-логістики автотранспортного підприємства.

Здійснено аналіз стану, тенденцій і перспектив розвитку автомобільного транспорту, визначено, що на сучасному етапі впливу на економіку коронавірусної кризи перед транспортними підприємствами та державою постали нові виклики.

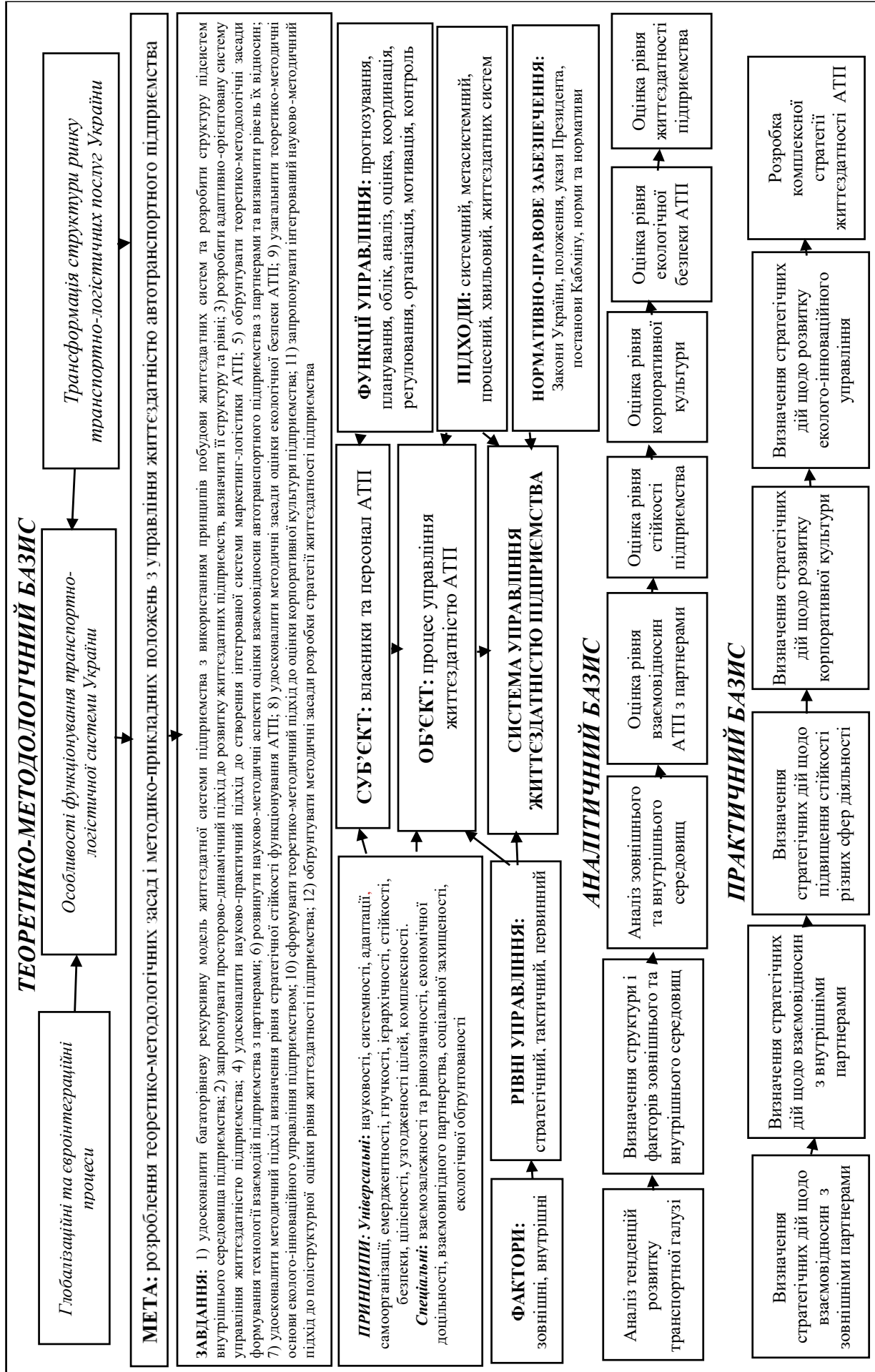


Рис. 5. Концептуальні основи управління життєздатністю автотранспортного підприємства (розроблено автором)

Аналіз основних показників господарської діяльності стану підприємств автомобільного транспорту продемонстрував наявність значного економічного, технічного, технологічного та організаційного відставання, що свідчить про їх низьку життєздатність.

Визначено, що глобалізація економічного розвитку та перехід компаній на новий тип мережевих відносин детермінує необхідність розробки моделі управління логістичною системою, спрямованою на координацію діяльності всіх ланок і потоків між ними, а автотранспортне підприємство (АТП) є складовим елементом логістичної системи. Сформовано багаторівневу модель логістичної системи, розроблену з використанням принципів побудови життєздатних систем. Метасистема (суб'єкт управління) формує політику логістичної системи, її стратегію та тактику. Операційний елемент (об'єкт управління) зображений у вигляді сукупності суб'єктів логістичного ланцюга. На основі виділених рівнів рекурсії життєздатної системи (див. рис. 1) представлено вертикальне розгортання логістичної системи, починаючи з найнижчого рівня, поданого логістичними операціями АТП, закінчуючи рівнями, відображеними логістичним ланцюгом, міжорганізаційною мережею чи більш глобальними логістичними системами.

За результатами досліджень виявлено, що у теорії та на практиці замало уваги приділяється формуванню адаптивно-орієнтованої системи управління життєздатністю підприємства. Для обґрунтування її складу використано основи кібернетичного підходу. У дисертації розроблено трирівневу систему управління життєздатністю підприємства, яка зображена у вигляді цілеспрямованого контуру управління (рис. 6). Керуюча підсистема являє собою ієрархічну структуру, яка відповідає організаційній структурі підприємства, має три рівні управління та передбачає виконання трьох блоків функцій: вирішального, перетворювального й інформаційно-контрольного. Керована підсистема включає процеси функціонування підприємства, виконавців, знаряддя та предмети праці. Склад підсистем сформований таким чином, щоб їх функціонування забезпечувало інтеграцію, скоординованість процесів досягнення стратегічних, тактичних та оперативних цілей підприємства у сфері управління його життєздатністю. Це дає змогу менеджерам комплексно управляти життєздатністю підприємства, підвищувати його адаптивні якості, забезпечувати стійке функціонування та сталий розвиток.

Ідеологія інтеграції та взаємодії партнерів у ланцюгах постачань визначила появу і розвиток нових концепцій, зокрема концепції інтегрованої логістики. Розглянуто концептуальні положення інтегрованої логістики та визначено основні принципи інтегрованої логістики підприємства. На автомобільному транспорті формування системи маркетинг-логістики має важливе практичне значення, тому що створює можливості підвищення матеріальної, інформаційної корисності та цінності послуги, оцінюваних покупцем або клієнтом. За допомогою системного підходу та принципів інтегрованої логістики запропоновано науково-практичний підхід до створення інтегрованої системи маркетинг-логістики в АТП.

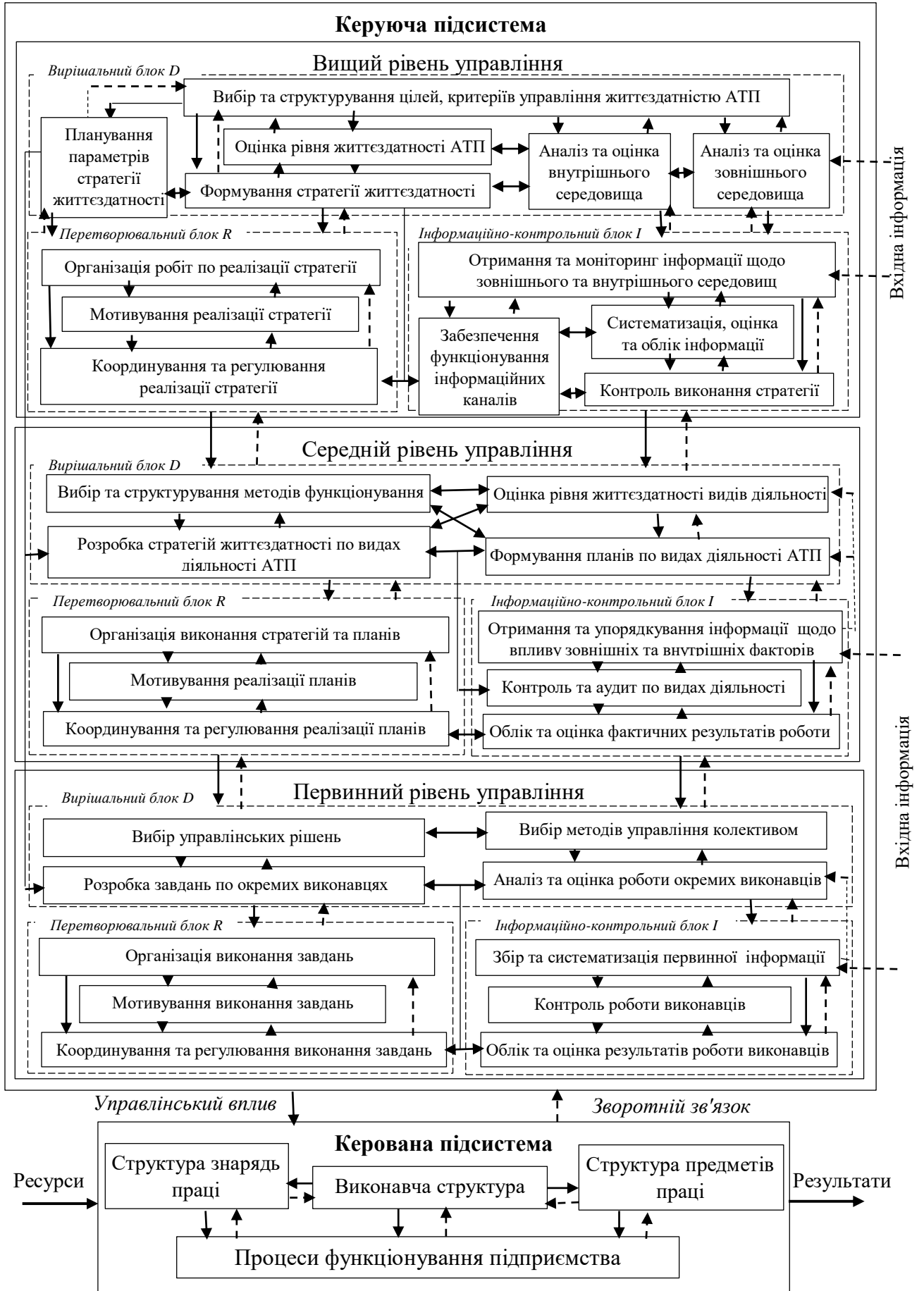


Рис. 6. Система управління життєздатністю АТП (розроблено автором)

Пропонується розглядати маркетингову логістику в АТП як систему, що формується за допомогою елементів комплексів маркетингу «7P» та логістики «7R». У цій системі маркетинг слугує для того, щоб визначити властивості продукту або послуги та ознайомити з ними споживачів, а також розробити механізм укладання угод купівлі-продажу; логістика відповідає за дві складові формули вартості – час і місце. Запропонована концептуальна система маркетинг-логістики АТП інтегрує маркетингові і логістичні методи не тільки в сфері розподілу (збуту) продукції, але й у сфері закупівель необхідних підприємству ресурсів, враховує як зовнішні ринкові умови, так і можливості АТП, а також інтереси всіх учасників логістичної системи. Це дасть змогу оперативно використовувати отриману інформацію, враховувати інтереси партнерів підприємства, встановлювати довгострокові взаємовигідні відносини з ними.

У третьому розділі «Методологічні основи управління життєздатністю підприємств на підставі взаємодії із суб'єктами середовища» розвинуто теоретико-методологічні засади формування технології взаємодій підприємства з партнерами в соціально-економічному просторі, сформовано загальну систему управління взаємодією підприємства з основними партнерами, розглянуто ієрархічну технологію побудови структури взаємодії між підприємствами на основі самоорганізації, розвинуто науково-методичні аспекти оцінки взаємовідносин автотранспортного підприємства з партнерами.

Використання принципів та інструментарію маркетингу, менеджменту та економіки не дозволяють комплексно вивчити природу й еволюцію взаємодії господарюючих суб'єктів і їх економічної поведінки. Встановлено, що взаємодії суб'єктів економіки не обмежуються безпосередніми контактами, а й мають інформаційно-польову природу. Для визначення загальної картини взаємодії економічних суб'єктів та їх полів між собою розглянуто теорію взаємодії частинок у квантово-релятивістському підході. Подібно до того, як фізичні поля (гравітаційне, електричне, електромагнітне, теплове та ін.) формуються розташуванням відповідних фізичних тіл у фізичному просторі, структура полів у соціально-економічному просторі формується позиціями взаємодіючих в просторі господарюючих суб'єктів. Підприємства, як і заряди, розрізняються своїми параметрами і позицією (рентабельністю, прибутком, доходами, конкурентними перевагами тощо) та формують навколо себе певне поле, яке являє собою частину простору, де відбуваються дії і взаємодії різних суб'єктів.

Запропоновано виділити поля, які формуються навколо підприємства, залежно від специфіки взаємодії з певним суб'єктом зовнішнього середовища (економічне, культурне, соціальне, наукове, політико-правове та інформаційне). Поля взаємодіють між собою, чим ближче суб'єкт, який потрапив у поле підприємства, просувається до «центра тяжіння», тим з більшою кількістю полів він стикається, і тим сильніше він взаємодіє з підприємством. У соціально-економічному просторі великі підприємства мають більш потужне поле і консолідує більше суб'єктів взаємодії. Будь-який суб'єкт, який бажає взаємодіяти з підприємством, потрапляє в його інформаційне поле, отримує та обробляє інформацію про нього, формує наміри, тобто первинна взаємодія

відбувається як польова взаємодія. Безпосередній контакт являє собою реалізацію намірів та формує контактну взаємодію.

У дослідженні узагальнено основні підходи до визначення факторів, які впливають на забезпечення життєздатності підприємства. Виділено основні типи партнерів підприємства у зовнішньому середовищі, а також групи екзогенних та ендогенних факторів впливу, визначено специфіку їх впливу, можливі напрямки прояву. Визначено, що потрібно враховувати три рівні формування факторів: міжнародний, національний та регіональний. При управлінні життєздатністю підприємства пропонується використовувати шестирівневу модель впливу екзогенних факторів (рис. 7).



Рис. 7. Модель впливу зовнішніх факторів на життєздатність підприємства (розроблено автором)

Запропонована модель дозволяє узгоджувати вплив факторів зовнішнього і внутрішнього середовищ на життєздатність підприємства. З'ясовано, що в умовах динамічного середовища в автотранспортній галузі особливого значення набуває фактор часу, який запропоновано віднести до переліку груп ендогенних факторів.

Для забезпечення життєздатності АТП запропоновано перехід на мережеві форми функціонування підприємства на основі самоорганізації, що є еволюційним кроком, необхідним підприємствам для отримання конкурентних переваг при збільшенні ризиків, пов'язаних з переходом економіки від індустріальної фази до інформаційної. Міжорганізаційні мережі одночасно стають формою і механізмом розвитку та забезпечення життєздатності підприємств. Визначено, що особливу увагу потрібно приділяти взаємовідносинам АТП з певними партнерами для формування довгострокової взаємодії.

Розглянуто основні підходи до управління взаємовідносинами підприємства з партнерами та визначено необхідність досліджувати сукупність взаємовідносин підприємства з різними групами партнерів. Представлено узагальнений процес

взаємовідносин підприємства з певним партнером, де наведено точки дотику об'єктів діяльності кожного з них, розгорнуті у просторі та часі (рис. 8).

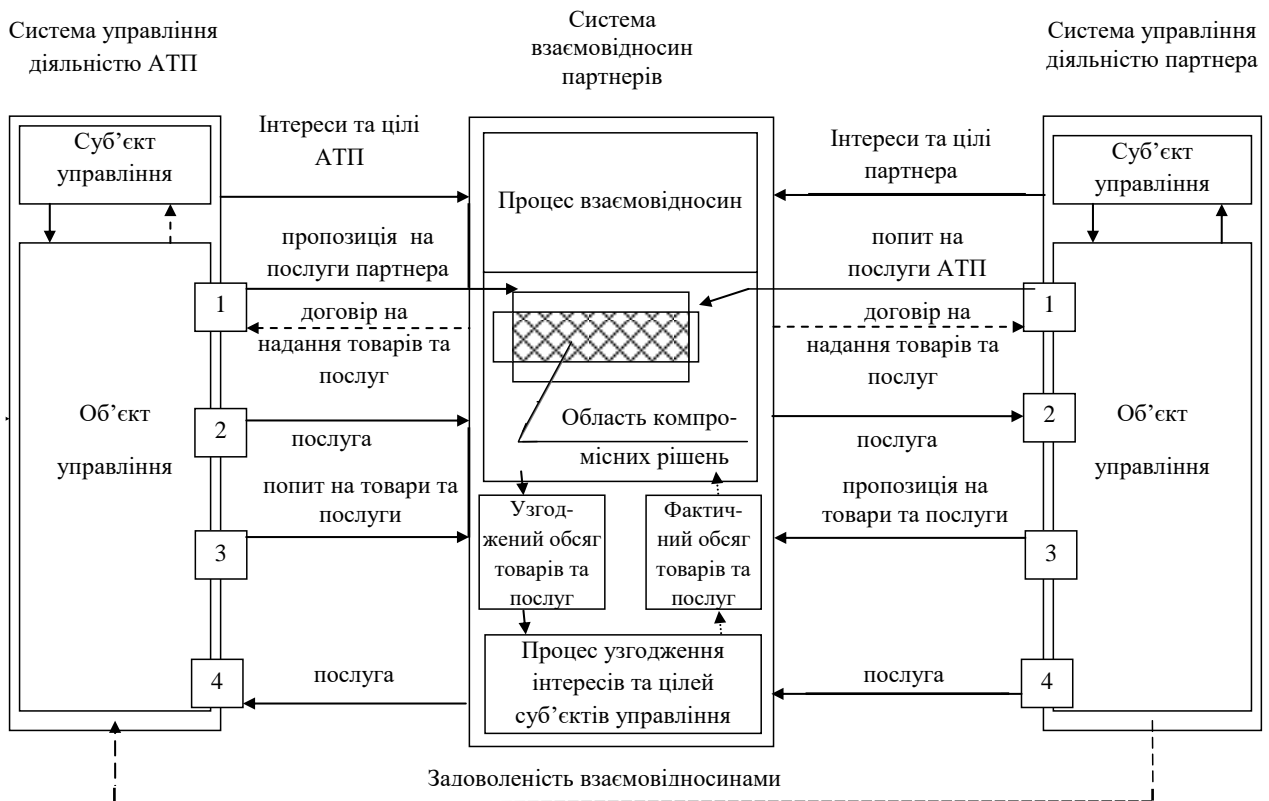


Рис. 8. Схема загальної взаємодії підприємства з партнером (розроблено автором)

Розгляд та координація відносин підприємства з кожною групою партнерів, як єдиної системи, дозволить отримати синергетичний ефект від взаємовідносин. Визначено, що підприємствам автомобільного транспорту доцільно використовувати концепцію маркетингу взаємодії для формування довгострокових взаємовигідних партнерських відносин. На цій підставі запропоновано модель системи управління маркетингом взаємодії підприємства з основними партнерами з використанням принципів побудови життєздатних систем. Керуюча підсистема відповідає за стратегічне, тактичне управління, аудит, координацію діяльності. У керованій підсистемі виділено елементи, що відповідають за управління процесами взаємовідносин підприємства з внутрішніми партнерами (персоналом), споживачами, конкурентами, постачальниками, посередниками та контактними аудиторіями. За допомогою запропонованої системи управління маркетингом взаємодії підприємство реалізує свій потенціал щодо формування і підтримки відносин з партнерами, забезпечує стабільність функціонування та адаптацію до умов мінливого зовнішнього середовища. Обґрунтовано, що загальна система управління відносинами підприємства потребує комплексної оцінки, яка буде враховувати особливості відносин з кожною групою партнерів підприємства і дозволить визначити ставлення суб'єктів взаємодії до підприємства та оцінити перспективу відносин з ними.

Отримав подальший розвиток методичний підхід до оцінки рівня взаємовідносин підприємства з партнерами, який базується на визначенні рівня їх

відносин на підставі співставлення цінності партнера для підприємства та його лояльності до АТП з використанням методу узагальненої функції бажаності і методу радара для оцінки узагальненого показника відносин підприємства з кожною групою партнерів (рис. 9).



Рис. 9. Етапи оцінки рівня взаємовідносин АТП з партнерами (розроблено автором)

Відносини між підприємством та партнерами запропоновано оцінювати за трьома групами показників: 1) ставлення підприємства до партнера (цінність партнера); 2) ставлення партнера до підприємства (лояльність партнера); 3) перспектива взаємовідносин підприємства та партнера. Розроблений підхід дозволяє комплексно оцінити рівень відносин зі всіма типами партнерів, групувати їх за рівнем відносин, обирати ключових партнерів, розробляти стратегії взаємовідносин, формувати індивідуальні відносини з ключовими партнерами.

У четвертому розділі «Методичні аспекти комплексного управління життєздатністю підприємства» розвинуто методичний підхід до визначення рівня стратегічної стійкості функціонування автотранспортного підприємства,

методичні засади оцінки екологічної безпеки автотранспортного підприємства, сформовано теоретико-методичні основи еколога-інноваційного управління підприємством, вибору пріоритетних напрямків впровадження екологічних інновацій на підприємстві та формування портфеля інноваційних проєктів, запропоновано теоретико-методичний підхід до оцінки корпоративної культури підприємства, що базується на позиціюванні взаємодії культурних полів різних рівнів у соціальному-економічному просторі.

Обґрунтовано, що основою та важливим інструментом управління життєздатністю підприємства є забезпечення його стійкості. Визначено, що відсутність системного підходу до оцінки стратегічної стійкості АТП не дозволяє повною мірою використовувати наявні можливості підприємства для його стабільного функціонування та розвитку. У роботі розвинуто методичний підхід до визначення рівня стратегічної стійкості функціонування АТП, що базується на оцінці та аналізі стійкості окремих сфер діяльності АТП. Запропоновано виділити основні підсистеми управління стійкістю підприємства: виробнича, маркетингова, кадрова, фінансова, техніко-технологічна, економічна, екологічна, інноваційно-інвестиційна. Сформовано систему показників для оцінки стійкості кожної підсистеми з урахуванням специфіки діяльності автомобільного транспорту. Запропоновано використовувати дві групи показників: групові показники – для оцінки стійкості кожної підсистеми; розширену систему показників – для поглибленого аналізу стійкості підсистем підприємства.

На основі статистичних усереднень господарської практики вітчизняних АТП та експертних висновків для показників оцінки стійкості підприємств запропоновано так звані «порогові» значення, за допомогою яких підприємство можна віднести до того чи іншого рівня стійкості. Інтерпретувати рівень стійкості АТП запропоновано за шкалою: від 0 до 0,2 – кризовий; від 0,2 до 0,37 – нестійкий; від 0,37 до 0,63 – припустимий; від 0,63 до 0,8 – стабільний; від 0,8 до 1 – абсолютний. Визначено, що при оцінці стратегічної стійкості важливо проаналізувати діяльність підприємства протягом декількох років, розглянути показники в динаміці. Це дозволить більш повно і точно проілюструвати процеси, які протікають на підприємстві, та зробити обґрунтовані висновки. Запропоновані методичні основи дозволяють не тільки оцінити стратегічну стійкість АТП та його підсистем у динаміці, а й порівняти результати оцінки з рівнями стійкості функціонування інших підприємств.

Управління життєздатністю підприємств автомобільного транспорту на засадах сталого розвитку неможливе без підтримання належного рівня екологічної безпеки. Серед усіх видів транспорту за ступенем негативного впливу на навколишнє середовище і здоров'я населення найвище місце займає автомобільний транспорт та підприємства його обслуговування. Враховуючи недостатню увагу вітчизняних АТП до процесів забезпечення екологічної безпеки, існує гостра необхідність у застосуванні комплексного підходу для вирішення цього питання.

У роботі удосконалено методичні засади оцінки екологічної безпеки АТП, що базуються на оцінці безпеки базових бізнес-процесів АТП через інтегральне оцінювання чотирьох найбільш визначальних та комплексних складових

функціонування (інноваційної, техніко-технологічної, санітарно-гігієнічної і фінансово-економічної). На основі методу індикативного аналізу та узагальненої функції бажаності проводиться трирівнева діагностика екологічної безпеки підприємства: оцінки за індикаторами; оцінки ситуації за індикативними блоками (бізнес-процесами); комплексна оцінка екологічної безпеки АТП.

Запропоновано життєздатну систему управління еколого-інноваційною діяльністю підприємства. Суб'єкт управління містить два рівні управління: стратегічний і тактичний, а об'єкт управління поданий у вигляді системи портфелів екологічних інноваційних проєктів (підсистеми оперативного управління). Ці проєкти впроваджуються у п'ять базових бізнес-процесів підприємства: основні процеси виробництва; супутні процеси; допоміжні процеси; забезпечувальні процеси; бізнес-процеси управління та розвитку. Сформована модель визначає головні структурні елементи успішної системи еколого-інноваційного управління. Розроблено алгоритм у вигляді етапів управління еколого-інноваційною діяльністю підприємства, що продукує і реалізує послідовні етапи планування еколого-інноваційної діяльності. Він дозволяє підприємствам впровадити принципи еколого-інноваційного управління, оптимально реагувати на зміни, спричинені викликами зовнішнього середовища.

На основі моделі системи управління еколого-інноваційною діяльністю удосконалено методичні основи вибору пріоритетних напрямків впровадження еко-інновацій та формування портфеля інноваційних проєктів на підприємстві, які базуються на використанні сценарного підходу, морфологічному аналізі та синтезі, а також методі аналізу ієрархій. Процес формування портфеля екологічних інновацій складається з таких етапів: 1) визначення цілей та завдань підприємства; 2) визначення та вибір напрямків впровадження екологічних інновацій; 3) підбір критеріїв вибору альтернатив по кожному портфелю екологічних інновацій; 4) занесення отриманих даних в морфологічну таблицю; 5) побудова структури ієрархії критеріїв-альтернатив; 6) попарне порівняння обраних критеріїв між собою методом аналізу ієрархій; 7) почергове попарне порівняння обраних альтернатив; 8) визначення інтегральної оцінки кожної альтернативи; 9) комбінація кращих альтернатив у портфель екологічних інновацій. Запропоновані методичні основи дозволяють зіставляти бажання і можливості підприємства з реалізації інноваційних проєктів у різних бізнес-процесах підприємства.

Встановлено, що саме корпоративна культура підприємства є сполучною ланкою, що об'єднує персонал. У роботі запропоновано подання корпоративної культури підприємства, як деякої субстанції – «душі» підприємства, яка створюється в результаті ділової чи соціальної активності (пасивності) суб'єкта і впливає на інших суб'єктів, що не вступають у безпосередній контакт з ним, тобто у вигляді певного культурного поля, яке сприймається оточуючими суб'єктами. Визначено, що культурне поле припускає взаємодії суб'єктів, які поділяють певні цінності, норми, переконання і правила. Воно формується в середині підприємства на основі панівної на підприємстві організаційної культури і виявляється ззовні при взаємодії підприємства зі своїми партнерами, а в середині – при взаємодії з власним персоналом. Обґрунтовано, що культурним полем володіє не тільки підприємство

в цілому, а й кожен окремий працівник. Визначено, що особистість – це рушійна сила і творець культури, а також головна мета її становлення. Оскільки працівники в процесі своєї трудової діяльності взаємодіють між собою, то їхні культурні поля також взаємодіють, створюючи культурне поле колективу. У свою чергу, культурні поля колективів, що взаємодіють між собою, формують культурне поле підприємства в цілому. Запропоновано теоретичний підхід до позиціонування корпоративної культури у вигляді взаємодії культурних полів різних рівнів у соціальному просторі підприємства. Виділено чотири рівні структури формування корпоративної культури (працівників, колективів, підприємства та міжорганізаційної мережі) і фактори, що їх відображують. На цій підставі сформовано чотирирівневу модель корпоративної культури підприємства, яку представлено у вигляді системи взаємопов'язаних елементів. Згідно з цією моделлю формування корпоративної культури охоплює зовнішнє та внутрішнє середовища підприємства.

Удосконалено методичний підхід до оцінки рівня корпоративної культури підприємства, який базується на оцінці рівня сприйняття корпоративної культури працівниками, колективами та суб'єктами економічного середовища підприємства, на основі тривимірної матриці з використанням методів таксономічного аналізу і радара.

Оцінку рівня сприйняття корпоративної культури підприємства запропоновано провести за двома напрямками: 1) з боку внутрішнього середовища – сприйняття корпоративної культури кожним працівником окремо і колективами в цілому; 2) з боку зовнішнього середовища – сприйняття корпоративної культури суб'єктами економічного середовища підприємства (споживачами, постачальниками та ін.). Показники оцінки корпоративної культури представлено за п'ятьма складовими: соціальна, управлінська, інтелектуальна, духовна, фізичного прояву.

Після визначення методом таксономічного аналізу інтегральних показників кожного рівня сприйняття корпоративної культури проведено якісну оцінку рівня організаційної культури підприємства. Для цього в роботі розроблено тривимірну матрицю, утворену трьома основними інтегральними показниками: по осі x – сприйняття корпоративної культури окремими працівниками; по осі y – сприйняття культури підприємства колективами (відділами); по осі z – сприйняття корпоративної культури підприємства суб'єктами економічного середовища (рис. 10).

Кожен сектор матриці представляє відповідний рівень сприйняття корпоративної культури, який умовно розділений на високий (1-0,67), середній (0,67-0,33) і низький (0,33-0). Згідно з умовами побудови тривимірної матриці, по трьох осях зазначаються значення інтегральних показників для кожної групи сприйняття корпоративної культури, що наочно показано у вигляді пунктирного куба, та відповідно визначається сектор зіткнення цих трьох показників.

Зазначені напрямки базуються на інтегральній оцінці всіх показників сприйняття корпоративної культури, аналіз яких дасть повну картину корпоративної культури підприємства.

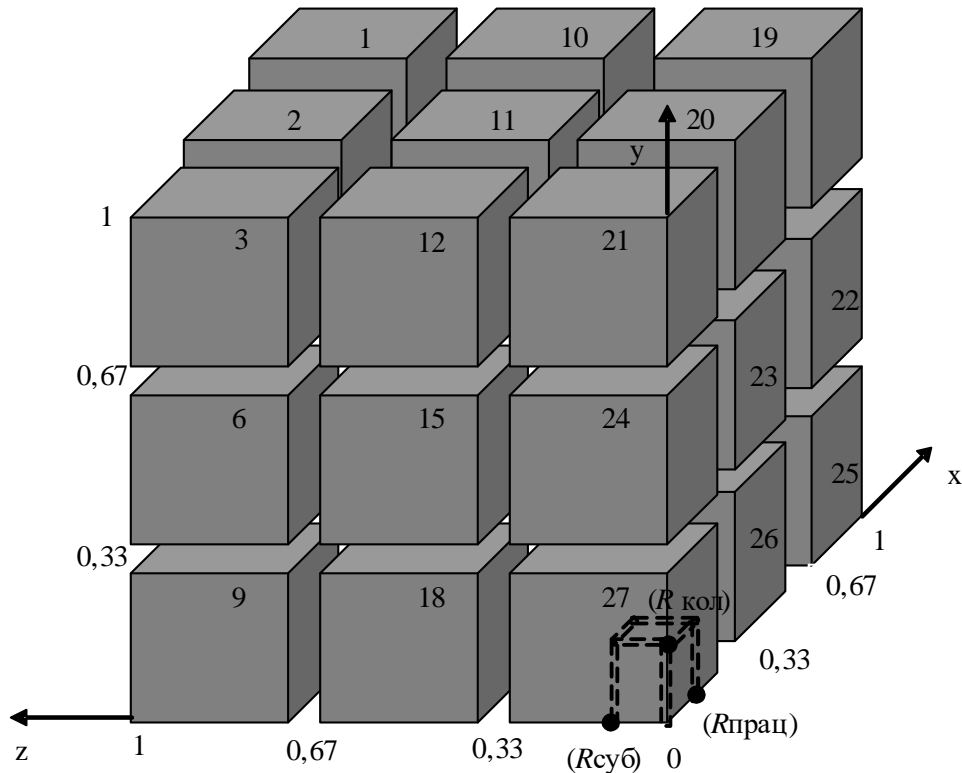


Рис. 10. Тривимірна матриця оцінки рівня корпоративної культури
(розроблено автором)

Запропонована методика дозволила визначити сектор матриці, до якого відноситься рівень сприйняття корпоративної культури досліджуваного підприємства (високий, середній, низький) та провести відповідні заходи щодо його удосконалення.

У п'ятому розділі «Формування стратегії управління життєздатністю автотранспортних підприємств» розроблено інтегрований науково-методичний підхід до поліструктурної оцінки життєздатності підприємства, розвинуто методичні засади розробки стратегії життєздатності підприємства, запропоновано інтегрований механізм управління життєздатністю АТП.

У роботі визначено, що запропоновані різними авторами методики оцінювання життєздатності підприємства не мають єдиної бази показників оцінювання, не забезпечують проведення різнопланового аналізу, не враховують впливу зовнішнього оточення. Базуючись на сформованій моделі підтримки життєздатності підприємства (див. рис. 5), запропоновано виділити чотири напрямки оцінки його життєздатності: стійкість підприємства, взаємовідносини з партнерами (споживачі, постачальники, посередники, персонал і т.ін.), організаційна (корпоративна) культура та екологічна безпека. Комплексні показники та основні групи факторів за кожним напрямком наведено в табл. 1.

Для оцінювання загальної життєздатності підприємства та обґрунтування коефіцієнтів значущості (питомої ваги) для комплексних показників запропоновано використовувати метод аналізу ієрархій.

Основні напрямки та групи показників оцінки життєздатності підприємства
(розроблено автором)

Комплексні показники оцінки	Ум. позн.	Групи показників
Рівень стійкості підприємства	$K_{ст}$	Виробнича, економічна, маркетингова, фінансова, кадрова, екологічна, техніко-технологічна, інвестиційно-інноваційна стійкість
Рівень взаємовідносин підприємства з партнерами	$K_{вз}$	Ставлення АТП до партнера (цінність партнера для підприємства), ставлення партнера до АТП (задоволеність партнера), перспективи відносин
Рівень корпоративної культури підприємства	K_k	Сприйняття культури працівниками, колективами та суб'єктами економічного середовища підприємства
Рівень екологічної безпеки підприємства	$K_{ЕБ}$	Інноваційна, техніко-технологічна, санітарно-гігієнічна, фінансово економічна складові за кожною групою бізнес-процесів підприємства

Оцінювання рівня життєздатності запропоновано виконувати за такою формулою:

$$K_{жит} = \alpha_1 \cdot K_{ст} + \alpha_2 \cdot K_{вз} + \alpha_3 \cdot K_k + \alpha_4 \cdot K_{ЕБ} , \quad (1)$$

де $K_{жит}$ – рівень життєздатності підприємства;

α_i – вага відповідного комплексного показника за i -м напрямком оцінки життєздатності.

Значення інтегрального показника, який характеризує рівень життєздатності підприємства, коливається в діапазоні від 0 до 1. Отримане значення інтерпретується за шкалою бажаності Харрінгтона: від 0 до 0,2 – кризова життєздатність; від 0,2 до 0,37 – низька життєздатність; від 0,37 до 0,63 – припустима життєздатність; від 0,63 до 0,8 – стабільна життєздатність; від 0,8 до 1 – абсолютна життєздатність.

Розрахунок рівня життєздатності проведено у 2019 році для ПрАТ «АТП-16355» і в результаті отримано такі значення:

$$K_{жит} = 0,381 \cdot 0,51 + 0,345 \cdot 0,062 + 0,167 \cdot 0,118 + 0,107 \cdot 0,65 = 0,304.$$

Відповідно до шкали бажаності визначено, що рівень показника 0,304 відповідає «низька життєздатність – граничний рівень», це свідчить що АТП потрібно приділяти увагу розвитку своєї життєздатності, особливо в напрямках формування взаємовідносин з партнерами та формування корпоративної культури підприємства. Сформовані методичні основи дозволяють системно та комплексно оцінювати життєздатність підприємства з точки зору його внутрішнього і зовнішнього середовищ, дають можливість здійснювати порівняльний аналіз життєздатності підприємства в динаміці за ряд років або різних підприємств між собою.

Результати розрахунків і якісний стан загальних інтегральних показників рівня життєздатності автотранспортних підприємств за 2012-2019 рр. наведено у табл. 2.

Загальні інтегральні показники рівнів життєздатності автотранспортних підприємств та їх якісний вимір, 2012-2019 рр. (коефіцієнтний вимір)

№	Підприємство	Роки							
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1	ТДВ «Харківське АТП -16363»	0,760	0,742	0,628	0,642	0,741	0,774	0,670	0,642
		С	С	П	С	С	С	С	С
2	ПрАТ «Автоколони-2250»	0,274	0,217	0,192	0,224	0,277	0,294	0,247	0,314
		Н	Н	К	Н	Н	Н	Н	Н
3	ПрАТ «Харківське АТП-16364»	0,277	0,384	0,270	0,404	0,462	0,507	0,584	0,470
		Н	П	Н	П	П	П	П	П
4	ПрАТ «Харківське АТП- 16355»	0,341	0,340	0,312	0,377	0,314	0,284	0,272	0,304
		Н	Н	Н	П	Н	Н	Н	Н
5	ВАТ «Харківське автотранспортне підприємство»	0,217	0,276	0,210	0,211	0,214	0,178	0,191	0,141
		Н	Н	Н	Н	Н	К	К	К
6	ПрАТ «Харківське АТП-16354»	0,110	0,142	0,190	0,221	0,297	0,344	0,359	0,358
		К	К	К	Н	Н	Н	Н	Н
7	ПрАТ «Харківське АТП-16365»	0,191	0,241	0,110	0,142	0,281	0,287	0,279	0,298
		К	К	К	К	Н	Н	Н	Н
8	ПрАТ «Харківська Автобаза №2»	0,610	0,614	0,497	0,609	0,627	0,681	0,699	0,669
		П	П	П	П	П	С	С	С
9	ТОВ «Сумське АТП 15954»	0,410	0,429	0,314	0,371	0,440	0,494	0,544	0,597
		П	П	П	П	П	П	П	П
10	ТОВ «Автосервіс-2227»	0,314	0,440	0,376	0,382	0,429	0,424	0,412	0,401
		Н	П	П	П	П	П	П	П

Умовні позначення: К – кризова життєздатність; Н – низька життєздатність; П – припустима життєздатність; С – стабільна життєздатність; А – абсолютна життєздатність.

Примітка: розраховано автором.

Результати аналізу свідчать про те, що розглянуті автотранспортні підприємства мають припустиму і нестійку життєздатність, відповідно об'єктивними передумовами її підвищення є розроблення відповідних стратегій за кожним напрямком оцінювання та впровадження ефективних заходів стратегічного управління життєздатністю підприємств з метою підтримання їх життєздатного розвитку. Запропонований підхід спрямований на забезпечення співставності, порівнянності, співмірності результатів оцінки та створення бази для інтегрованого оцінювання і визначення рівня життєздатності підприємства.

Запропоновано визначати комплексну стратегію життєздатності підприємства відповідно до отриманого при оцінюванні рівня життєздатності. Це передбачає одночасне врахування стратегій за чотирма напрямками оцінювання життєздатності, тобто потребує розробки стратегії взаємовідносин з партнерами, підтримання стійкості підприємства, екологічної безпеки та корпоративної культури. Сформований алгоритм розробки стратегії життєздатності підприємства наведено на рис. 11.

Отримали подальший розвиток методичні засади розробки стратегії життєздатності підприємства, що відрізняються одночасним урахуванням стратегій підтримання стійкості підприємства, його екологічної безпеки, поліпшення корпоративної культури та взаємовідносин з партнерами, і дають змогу обирати альтернативні рішення.



Рис. 11. Алгоритм розробки стратегії життєздатності підприємства
(розроблено автором)

Запропонований тесеракт видів стратегій за напрямками оцінки життєздатності підприємства дозволяє формувати функціональні стратегії з урахуванням їх поліструктурної основи у взаємоув'язці та врахуванні всіх напрямків життєздатності (рис. 12). Це дає можливість забезпечити узгодженість стратегій за різними напрямками.

Перелік усіх існуючих видів стратегій підприємства у сфері підтримання життєздатності знаходиться у просторі, обмеженому цим тесерактом. Відповідно налічується велика кількість варіантів цих стратегій.

Узагальнення змісту та напрямків вибору стратегії життєздатності АТП наведено в табл. 3.

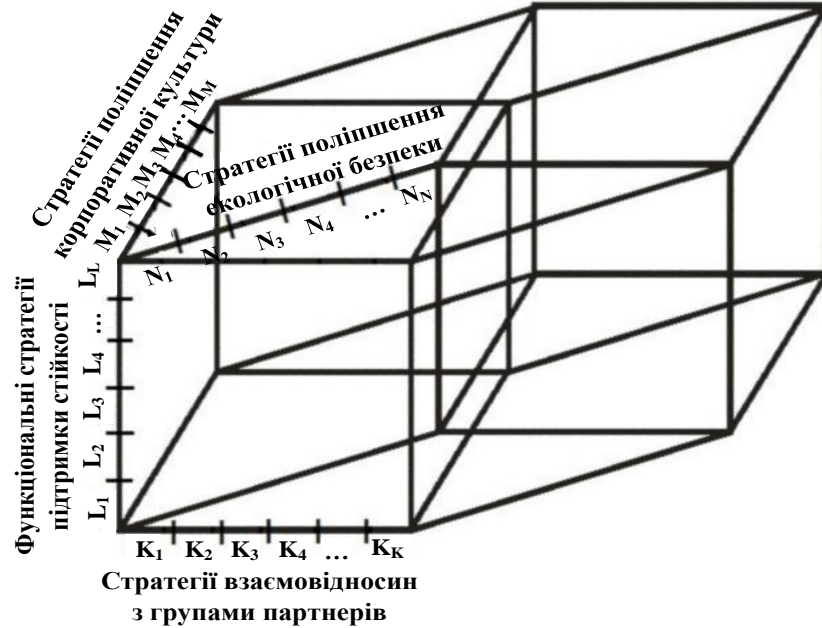


Рис. 12. Тесеракт співвідношення стратегій за різними напрямками підтримання життєздатності підприємства (розроблено автором)

Таблиця 3
Основні стратегії за напрямками підтримання життєздатності підприємства (розроблено автором)

Стратегії	Стратегії за напрямками			
	Стратегії взаємовідносин	Стратегії стійкості	Стратегії корпоративної культури	Стратегії екологічної безпеки
Види стратегій за базово-орієнтованими параметрами	K_1 – стратегія взаємовідносин з персоналом	L_1 – стратегія підтримання виробничої стійкості	M_1 – стратегія поліпшення корпоративної культури для працівників	N_1 – стратегія поліпшення екологічної безпеки основних процесів
		L_2 – стратегія підтримання техніко-технологічної стійкості		N_2 – стратегія поліпшення екологічної безпеки допоміжних процесів
	K_2 – стратегія взаємовідносин зі споживачами	L_3 – стратегія підтримання екологічної стійкості	M_2 – стратегія поліпшення корпоративної культури для колективів	N_3 – стратегія поліпшення екологічної безпеки супутніх процесів
		L_4 – стратегія підтримання економічної стійкості		
	K_3 – стратегія взаємовідносин з постачальниками	L_5 – стратегія підтримання інноваційно-інвестиційної стійкості	M_3 – стратегія поліпшення корпоративної культури для керівників	N_4 – стратегія поліпшення екологічної безпеки забезпечувальних процесів
		L_6 – стратегія підтримання маркетингової стійкості		
	K_4 – стратегія взаємовідносин з посередниками	L_7 – стратегія підтримання кадрової стійкості	M_4 – стратегія поліпшення корпоративної культури для суб'єктів економічного середовища	N_5 – стратегія поліпшення екологічної безпеки процесів управління та розвитку
		L_8 – стратегія підтримання фінансової стійкості		

Формування комплексної стратегії життєздатності підприємства можливе на основі комбінацій видів стратегій. Кількість напрямків формування стратегії запропоновано збільшувати залежно від кількості груп зацікавлених осіб, сфер діяльності. Визначено, що при розробці стратегій за кожним напрямком потрібно враховувати вимоги інших напрямків для формування комплексної стратегії життєздатності підприємства. Так, при розробці стратегії взаємовідносин з персоналом АТП та заходів щодо створення позитивних взаємовідносин у колективі та підвищення лояльності працівників, потрібно враховувати: по-перше, дії з підвищення кадрової стійкості; по-друге, засоби впливу на корпоративну культуру підприємства; по-третє, поліпшення санітарно-гігієнічних умов праці для поліпшення екологічної безпеки.

Використання запропонованих засад для формування стратегії життєздатності підприємства автомобільного транспорту за рахунок комплексності та взаємодоповнюваності дозволить підвищити ефективність і конкурентоспроможність підприємства та сприятиме формуванню життєздатності у довгостроковій перспективі.

Запропоновано інтегрований механізм управління життєздатністю автотранспортного підприємства. Для підтримання довгострокової життєздатності підприємства обґрунтовано необхідність управління на засадах сталого розвитку і корпоративної соціальної відповідальності.

У цілому, можна зробити висновок, що сформовано теоретико-методологічний базис і методичний інструментарій управління життєздатністю АТП на основі розвитку системи управління життєздатністю, підтримання взаємовигідних відносин з партнерами, стійкості та екологічної безпеки підприємства, а також формування відповідної корпоративної культури на засадах сталого розвитку і корпоративної соціальної відповідальності.

ВИСНОВКИ

У процесі дисертаційного дослідження було отримано нові науково обґрунтовані результати, які в сукупності вирішують актуальну науково-прикладну проблему обґрунтування теоретико-методологічних засад управління життєздатністю підприємств автомобільного транспорту в умовах динамічного бізнес-середовища.

Отримані науково-теоретичні, методологічні, методичні та практичні результати дозволяють зробити такі висновки.

1. У процесі аналізу та узагальнення існуючих у зарубіжній і вітчизняній науці поглядів на визначення поняття «життєздатність підприємства» удосконалено теоретичний базис дослідження через уточнення понять «життєздатність підприємства» та «управління життєздатністю підприємства» за допомогою категоріального методу дворівневого тріадичного дешифрування. Визначено тріади основних частин поняття «життєздатність підприємства», як комплексна здатність, комплексна взаємодія, комплексний результат. Систематизовано уявлення про основні здатності, напрямки взаємодії та

результати діяльності підприємства при управлінні його життєздатністю. Це дозволяє глибоко та системно осмислити сутність цих понять та доповнити етимологічно-семантичну складову теоретико-методологічних засад управління життєздатністю підприємств.

2. Удосконалено багаторівневу рекурсивну модель життєздатної системи підприємства на основі консолідації наукових гіпотез та основних положень концепції життєздатних систем. Встановлено необхідність визначення рівнів рекурсії життєздатної системи підприємства. За допомогою структурно-рівневого та метасистемного підходів визначено п'ять основних рівнів рекурсії: елементний, компонентний, субсистемний, системний, метасистемний. Модель життєздатної системи підприємства запропоновано як основоположну для побудови інших видів систем. Це дозволяє формувати окрему систему управління на кожному ієрархічному рівні, включаючи міжорганізаційну мережу або ланцюг постачань, а також визначати структуру відносин підприємства з партнерами та управляти ними. Запропонована життєздатна система АТП дає можливість менеджерам різних рівнів управління генерувати, узгоджувати і коригувати рішення щодо функціонування підприємства.

3. Обґрунтовано можливість конвергенції моделей розвитку технічних та економічних систем. Розроблено просторово-динамічний підхід до розвитку життєздатних підприємств, що базується на моделі еволюції життєздатної системи з точки зору хвилеподібного характеру розвитку. У моделі визначено ієрархічні структурні рівні та основні етапи розвитку підприємства в просторово-часовому вимірі від простої системи до системи з більш високим ступенем організації і функціональними можливостями. Сформовано сферичну багаторівневу модель життєздатної системи підприємства, яку продуковано при розрізі хвилі в моделі еволюції системи. Сферична модель включає ієрархію внутрішніх підсистем, зв'язки з суміжними системами, метасистемою та взаємодію з факторами внутрішнього і зовнішнього середовищ. Запропонований просторово-динамічний підхід до розвитку життєздатних підприємств є консолідовано-інструментальним базисом для визначення розвитку підприємств у стратегічному періоді.

4. Доведено, що життєздатність підприємства взаємопов'язана з трьома складовими парадигми сталого розвитку – економічною, соціальною та екологічною. Запропоновано модель підтримання життєздатності підприємства, в якій подано ієрархічне розташування економічної, соціальної, екологічної сфер зовнішнього середовища підприємства та напрямки застосування інструментів управління, за допомогою яких воно впливає на певну сферу, з якою взаємодіє. Обґрунтовано концептуальні основи управління життєздатністю підприємств автомобільного транспорту на засадах забезпечення логічної взаємодії типових структурних елементів (мети, завдань, суб'єкта, об'єкта, принципів, підходів, функцій управління, методик і т. ін.). Системоутворюючим елементом концепції є сформована модель підтримки життєздатності підприємства на засадах сталого розвитку та холістичного підходу. Практична реалізація концептуальних основ допомагає менеджерам дослідити процес управління життєздатністю підприємства і сприяє виробленню інноваційних підходів, методів управління життєздатністю

підприємства, що забезпечить ефективність роботи та формування стратегічних переваг на конкурентних ринках.

5. Сформовано адаптивно-орієнтовану модель системи управління життєздатністю автотранспортного підприємства, яку зображено у вигляді цілеспрямованого контуру управління на основі використання кібернетичного підходу до моделювання систем. Керуюча підсистема має три рівні управління та передбачає виконання трьох блоків функцій: вирішального, перетворювального й інформаційно-контрольного. Керована підсистема включає процеси функціонування підприємства, виконавців, знаряддя та предмети праці. Такий науковий підхід до управління життєздатністю підприємств автомобільного транспорту дозволяє менеджерам комплексно управляти життєздатністю підприємства, підвищувати адаптивні якості підприємств, забезпечувати їх стійке функціонування та сталий розвиток, враховувати впливи зовнішнього середовища.

6. Удосконалено науково-практичний підхід до інтегрованої системи маркетинг-логістики в АТП на основі об'єднання елементів комплексів маркетингу і логістики за допомогою системного підходу. Визначено специфічні принципи інтегрованої логістики підприємства, а також на підставі структурно-рівневого і метасистемного підходів обґрунтовано основні рівні та структуру інтегрованої логістики. Це дає змогу оперативно використовувати отриману інформацію, враховувати інтереси партнерів підприємства, встановлювати довгострокові взаємовигідні відносини з постачальниками та споживачами, здійснювати моніторинг взаємодії між внутрішніми і зовнішніми функціональними підрозділами, об'єднувати зусилля керуючого персоналу підприємства, його структурних підрозділів і логістичних партнерів для наскрізного управління основними потоками.

7. Встановлено, що головною рушійною силою підвищення життєздатності підприємства є комплексна взаємодія з середовищем. Розроблено теоретико-методологічні засади формування технології взаємодій підприємства з партнерами в соціально-економічному просторі на основі системного та хвильового підходів, за допомогою обґрунтування польової природи взаємодій підприємства з партнерами на підставі квантово-релятивістського підходу, коли підприємство відіграє роль польового заряду та формує навколо себе структуру взаємодіючих полів (економічного, соціального, культурного, наукового і т.д.), залежно від специфіки взаємодії з певними суб'єктами простору. Визначено, що підприємства, як і заряди, розрізняються своїми параметрами і позицією (рентабельністю, прибутком, доходами тощо). Сформовано систему екзогенних та ендогенних факторів впливу, визначено їх специфіку впливу, можливі рівні та напрямки прояву. Доведено, що потрібно враховувати три рівні формування факторів: міжнародний, національний та регіональний. Запропонована модель дає змогу дослідити економічні закономірності польових взаємодій автотранспортного підприємства з партнерами, виокремити підприємства, що формують потужні поля за рахунок власних конкурентних переваг і консолідують більше суб'єктів взаємодії, а також дослідити специфічні риси полів, у яких взаємодіють партнери, визначити їх структуру, рівні та фактори впливу.

8. Розвинуто науково-методичні аспекти оцінки взаємовідносин АТП з внутрішніми та зовнішніми партнерами (персоналом, споживачами, постачальниками, посередниками й іншими групами), що базуються на визначенні рівня їх відносин на підставі співставлення цінності партнера, його лояльності та визначення перспектив відносин, на основі використання методу узагальненої функції бажаності, матриці діагностики та методу радара. Запропоновані методичні аспекти дозволяють комплексно оцінити рівень взаємовідносин зі всіма типами партнерів, групувати їх за рівнем відносин, обирати ключових партнерів, розробляти стратегії взаємовідносин, формувати індивідуальні відносини з ключовими партнерами.

9. Аргументовано, що підтримання стійкості підсистем підприємства є невід'ємною складовою процесу управління життєздатністю підприємства. Запропоновано узагальнену систему управління стійкістю підприємства та виділено її підсистеми на основі окремих функціональних сфер його діяльності. Набув подальшого розвитку методичний підхід до визначення рівня стратегічної стійкості функціонування АТП, що базується на виокремленні складових загальної стійкості підприємства з використанням системного підходу, методу аналізу ієрархій, апарату теорії нечітких множин. Впровадження методичних основ дозволяє керівникам підприємства враховувати всі визначальні складові функціонування АТП та ідентифікувати рівень стратегічної стійкості АТП або його підсистем у динаміці, приймати ефективні рішення щодо підвищення стійкості та стабільності функціонування підприємства.

10. Проведений у роботі аналіз розвитку методичних підходів до екологічної безпеки автотранспортного підприємства сприяв виявленню наукових та практичних проблем, що дозволило удосконалити методичні засади оцінки екологічної безпеки АТП, які базуються на оцінці безпеки базових бізнес-процесів АТП для оточуючого середовища з використанням узагальненої функції бажаності. Вони націлені на оцінювання чотирьох найбільш визначальних та комплексних складових функціонування АТП (інноваційної, техніко-технологічної, санітарно-гігієнічної і фінансово-економічної), які забезпечують йому відповідний рівень екологічної безпеки. Це дозволяє більш обґрунтовано формувати стратегію екологічної безпеки за різними бізнес-процесами підприємства, активізувати функціонування підприємств на засадах сталого розвитку.

11. Актуалізація питань щодо необхідності довготривалого підтримання життєздатності підприємства на засадах сталого розвитку сприяла подальшому розвитку теоретико-методичних основ еколого-інноваційного управління автотранспортним підприємством. Запропоновано систему еколого-інноваційного управління АТП, методичні основи вибору пріоритетних напрямків упровадження екологічних інновацій на підприємстві і формування портфеля інноваційних проектів на основі використання сценарного підходу, методів аналізу ієрархій і морфологічного аналізу та синтезу. Це дозволяє співставляти бажання і можливості з реалізації інноваційних проектів у різних бізнес-процесах підприємства та підвищити екологічну безпеку АТП.

12. Обґрунтовано польову природу корпоративної культури підприємства та доведено, що культурним полем володіє не тільки організація в цілому, а й кожен окремий працівник. На цій підставі представлено корпоративну культуру у вигляді взаємодії культурних полів різних рівнів (працівників, колективів, підприємства та міжорганізаційної мережі) у соціально-культурному просторі організації. Удосконалено методичний підхід до оцінки корпоративної культури підприємства, який базується на показниках сприйняття корпоративної культури керівниками, підлеглими та суб'єктами економічного середовища, на основі використання таксономічного аналізу та тривимірної матриці діагностики. Це дозволяє менеджерам оцінити рівень корпоративної культури з точки зору задоволення комунікаційних інтересів усіх груп суб'єктів процесу та визначити напрямки її поліпшення, а також розвивати здатності персоналу в аспекті забезпечення ціннісно-орієнтованих механізмів життєздатності підприємства.

13. Для визначення рівня життєздатності підприємств автомобільного транспорту розроблено інтегрований науково-методичний підхід до поліструктурної оцінки рівня життєздатності підприємства та обґрунтовано систему показників оцінювання, згрупованих за напрямками: стійкість внутрішніх підсистем, корпоративна культура, відносини з внутрішніми та зовнішніми партнерами, екологічна безпека. Запропонований підхід дозволяє системно та комплексно оцінити життєздатність підприємства з точки зору його внутрішнього та зовнішнього середовищ, сприяє підвищенню захищеності від внутрішніх та зовнішніх загроз, а також спрямований на забезпечення співставності, порівнянності, співмірності результатів оцінки та створення аналітичного підґрунтя для інтегрованого оцінювання.

14. Визначено, що успішний розвиток підприємства вимагає від менеджменту розробки та виконання стратегії життєздатності, яка ґрунтується на взаємоув'язці та поєднанні базово-орієнтованих параметрів сучасних функціональних стратегій з урахуванням їх поліструктурної основи. На цій підставі розвинуто методичні засади розроблення стратегії життєздатності підприємства на підставі вибору стратегічних альтернатив, який відрізняється одночасним урахуванням стратегій стійкості підприємства, його екологічної безпеки, корпоративної культури та взаємовідносин з партнерами. Це дає можливість забезпечити узгодженість стратегій за різними напрямками та сформувати комплексну стратегію життєздатності підприємства.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії:

1. Федотова І.В. Теоретико-методологічні засади управління життєздатністю підприємств автомобільного транспорту: монографія. Харків: ФОП Бровін О.В., 2020. 420 с.

2. Федотова І.В., Шинкаренко В.Г. Системно-методологічні основи організації маркетингу взаємодії на підприємствах. *Маркетинг взаємодії: сучасна теорія і практика*: монографія / за заг. редакцією Н.В. Попової, А.В. Катаєва. Харків: ФОП Панов А.М., 2016. Розд. 3. С. 72–123. (Особистий внесок: розроблено

методологічні основи формування взаємодії підприємства у зовнішньому середовищі, запропоновано систему загального управління взаємодією підприємства та модель взаємодії з партнерами на основі самоорганізації).

Статті, опубліковані у виданнях, що входять до переліку наукових фахових видань:

3. Федотова І.В. Система управління маркетингом взаємовідносин АТП зі споживачами послуг. *Економіка транспортного комплексу*. 2008. Вип. 12. С. 66–75.

4. Федотова І.В. Исследование взаимоотношений АТП с субъектами маркетинговой среды. *Вісник Національного технічного університету «ХПІ»*. Тематичний випуск: *Технічний прогрес та ефективність виробництва*. 2008. №55(2). С. 9–11.

5. Федотова І.В., Ткачова Т.Г. Оцінка рівня взаємодії АТП із суб'єктами середовища безпосереднього оточення. *Економіка транспортного комплексу*. 2009. Вип. 13. С. 90–98. (*Особистий внесок: запропоновано методичний підхід до оцінки рівня взаємовідносин АТП із суб'єктами середовища безпосереднього оточення*).

6. Федотова І.В. Процес формування взаємовідносин АТП зі споживачами послуг. *Економіка транспортного комплексу*. 2009. Вип. 14. С. 102–111.

7. Федотова І.В. Основні суб'єкти взаємодії в системі маркетингу партнерських відносин АТП. *Економіка транспортного комплексу*. 2010. Вип. 16. С. 82–90.

8. Федотова І.В. Процес формування лояльності споживачів автотранспортних послуг. *Економіка транспортного комплексу*. 2010. Вип. 15. С. 84–94.

9. Федотова І.В. Визначення типових стратегій взаємовідносин АТП з партнерами. *Економіка транспортного комплексу*. 2011. Вип. 18. С. 76–90.

Статті, опубліковані у виданнях, що входять до переліку наукових фахових видань та включені до міжнародних наукометричних баз:

10. Федотова І.В., Кібець І.В. Взаємозв'язок маркетингу та логістики в автотранспортному підприємстві. *Економіка транспортного комплексу*. 2012. Вип. 19. С. 57–68. [*Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus*] (*Особистий внесок: запропоновано узагальнену систему маркетинг-логістики АТП*).

11. Федотова І.В. Визначення рівня стратегічної стійкості функціонування АТП. *Економіка транспортного комплексу*. 2012. Вип. 20. С. 90–102. [*Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus*].

12. Федотова І.В. Формування моделі життєздатної системи управління АТП. *Економіка транспортного комплексу*. 2013. Вип. 22. С. 109–120. [*Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus*].

13. Бочарова Н.А., Федотова І.В. Основні типи лояльності персоналу підприємства. *Економіка транспортного комплексу*. 2013. Вип. 22. С. 40–52. [*Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus*] (*Особистий внесок: запропоновано матрицю діагностики типів лояльності персоналу*).

14. Федотова І.В. Оцінювання рівня лояльності персоналу підприємства. *Економіка транспортного комплексу*. 2014. Вип. 23. С. 23–36. [Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus].
15. Федотова І.В. Формирование структуры взаимоотношений предприятия с партнёрами в сети на основе самоорганизации. *Економіка транспортного комплексу*. 2014. Вип. 24. С. 21–38. [Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus].
16. Федотова І.В. Представление взаимодействия между предприятиями на основе волнового подхода и теории полей. *Економіка транспортного комплексу*. 2015. Вип. 25. С. 20–35. [Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus].
17. Федотова І.В. Система загального управління взаємовідносинами підприємства з основними партнерами. *Економіка транспортного комплексу*. 2015. Вип. 26. С. 37–49. [Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus].
18. Федотова І.В. Формування та вибір портфелю інноваційних проектів підприємства. *Економіка транспортного комплексу*. 2016. Вип. 27. С. 88–105. [Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus].
19. Федотова І.В. Модель життєздатної системи управління інноваційною діяльністю підприємства. *Економіка транспортного комплексу*. 2016. Вип. 28. С. 17–29. [Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus].
20. Федотова І.В. Оцінка рівня екологічної безпеки автотранспортного підприємства. *Економіка транспортного комплексу*. 2017. Вип. 29. С. 30–40. [Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Google Scholar].
21. Федотова І.В. Концептуальні основи інтегрованої логістики. *Економіка транспортного комплексу*. 2017. Вип. 30. С. 15–32. [Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Google Scholar].
22. Федотова І.В. Визначення рівня гендерної чутливості корпоративної культури підприємства. *Економіка транспортного комплексу*. 2018. Вип. 31. С. 27–44. [Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Google Scholar].
23. Федотова І.В. Формування системи управління маркетингом взаємодії на основі концепції життєздатних систем. *Економіка транспортного комплексу*. 2018. Вип. 32. С. 30–48. [Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Google Scholar].
24. Федотова І.В. Формування багаторівневої моделі логістичної системи. *Економіка транспортного комплексу*. 2019. Вип. 33. С. 5–31. [Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Google Scholar].
25. Федотова І.В. Обґрунтування корпоративної культури як польового утворення в соціальному просторі підприємства. *Економіка транспортного комплексу*. 2019. Вип. 34. С. 23–39. [Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Google Scholar].
26. Федотова І.В., Шинкаренко В.Г. Розробка структурно-рівневої моделі еволюційного розвитку життєздатного підприємства. *Економіка: реалії часу*. 2019. № 6 (46). С. 166–177. URL: <https://economics.opu.ua/files/archive/2019/No2/166.pdf> (дата звернення: 11.09.2020). [Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, PИHЦ, Google Scholar, EBSCO Publishing, Ulrich's Periodicals Directory,

Scientific Object Identifier, Globethics] (*Особистий внесок: запропоновано структурно-рівневу модель еволюційного розвитку життєздатного підприємства*).

27. Федотова І.В. Екзогенні та ендогенні фактори впливу на життєздатність підприємств транспортно-логістичної сфери. *Економіка транспортного комплексу*. 2020. Вип. 35. С. 94–124. [Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Google Scholar].

28. Федотова І.В. Управління життєздатністю підприємства: сутність та концептуальні положення. *Економічний журнал Одеського політехнічного університету*. 2020. № 2(12). С. 94–101. [Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Google Scholar].

29. Федотова І.В., Шинкаренко В.Г. Система управління життєздатністю автотранспортного підприємства. *БІЗНЕС-ІНФОРМ*. 2020. № 7. С. 309–315. [Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Ulrichsweb Global Serials Directory, Research Papers in Economics, PIHЦ, Directory of Open Access Journals, CiteFactor, Academic Journals Database, Scientific Indexing Services, Advanced Science Index, Open Academic Journals Index, GetInfo, BASE, InfoBase Index, OpenAIRE, WorldCat, SUNCAT Union Catalogue, COPAC Union Catalogue, Socionet, Open Access Library, J-Gate, Google Scholar, Research Bible] (*Особистий внесок: запропоновано кібернетичну модель системи управління життєздатністю підприємства*).

Статті, опубліковані у наукових періодичних виданнях інших держав та України, включених до міжнародних наукометричних баз:

30. Fedotova I., Shynkarenko V., Kryvoruchko O. Development of the Viable System Model of Partner Relationship Management of the Company. *International Journal of Engineering & Technology*. 2018. Vol. 7. № 4.3. P. 445–450. URL: <https://www.sciencepubco.com/index.php/ijet/article/view/19913> (дата звернення: 11.09.2020). [Міжнародні наукометричні бази: Scopus, DOAJ, Google Scholar, ZDB, SWB, WZB, WorldCat, JournalTOCs, CAS, BASE, UDL, Ulrich's Periodicals Directory, getCITED, EZB, Issuu, NewJour, Academic Keys, Serials Solutions, DRJI] (*Особистий внесок: запропоновано життєздатну модель управління взаємовідносинами підприємства з партнерами*).

31. Using the elements from a fuzzy sets theory in the process of diagnosing the loyalty of consumers of motor transport services / Fedotova I., Kryvoruchko O., Shynkarenko V., Bocharova N., Sotnychenko L., Dimitrakieva S. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies. Control processes*. 2019. Vol. 3/3(99). P. 39–49. [Міжнародні наукометричні бази: Scopus, Index Copernicus, Applied Science & Technology Source, DOAJ, Google Scholar, ROAD, MIAR, OpenAIRE, PBN, WorldCat, BASE, CNKI, Scilit, ZDB, ResearchBib, EuroPub, SIS, GIF, CORE, Socionet, Neliti] (*Особистий внесок: сформовано методичний підхід до оцінки лояльності споживачів*).

32. Fedotova I., Shynkarenko V., Kryvoruchko O. Theoretical aspects of determining the types of customer loyalty. *SHS Web of Conferences*. 2019. Vol. 67, № 04004. URL: https://www.shs-conferences.org/articles/shsconf/pdf/2019/08/shsconf_

NTI-UkrSURT2019_04004.pdf (дата звернення: 11.09.2020). [Міжнародні наукометричні бази: CNKI, DOAJ, EBSCO, Google Scholar, Social Science Database] (Особистий внесок: визначено основні напрямки формування та типи лояльності споживачів).

Статті в інших виданнях:

33. Федотова І.В., Букарев Д.В. Представлення корпоративної культури з точки зору взаємодії культурних полів у соціально-культурному просторі організації. *Науковий вісник Мукачівського державного університету: журнал наукових праць*. 2016. № 20 (15). С. 76–81. (Особистий внесок: запропоновано модель формування корпоративної культури та визначено рівні її формування).

34. Федотова І.В., Ляшенко Д.Л. Управління взаємовідносинами підприємства з партнерами. *Збірник наукових праць Хмельницького кооперативного торговельно-економічного інституту. Серія Економічні науки*. 2015. № 9. С. 135–138. (Особистий внесок: запропоновано удосконалену систему загального управління взаємовідносинами підприємства).

Тези доповідей і матеріали науково-практичних конференцій:

35. Федотова І.В., Марцинюк М.М. Система управління взаємовідносинами АТП зі споживачами послуг. *Сучасні тенденції та актуальні питання соціально-економічного розвитку підприємств: матеріали V міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 14–15 березня 2013 р.)*. Харків, 2013. Ч. 2. С. 214–218. (Особистий внесок: сформовано модель системи управління взаємовідносинами АТП зі споживачами послуг).

36. Федотова І.В., Толочкіна Т.А. Формування системи управління інноваційною діяльністю. *Донбас-2020: перспективи розвитку очима молодих вчених: матеріали VII наук.-практ. конф. (м. Донецьк, 20–23 травня 2014 р.)*. Донецьк: ДонНТУ, 2014. Т. 6. С. 147–152. (Особистий внесок: сформовано модель системи управління інноваційною діяльністю підприємства).

37. Федотова І.В., Толочкіна Т.А. Етапи управління інноваційною діяльністю АТП. *Професійний менеджмент в сучасних умовах розвитку ринку: матеріали III наук.-практ. конф. (м. Харків, 4 листопада 2014 р.)*. Харків: ФОП Шейкіна О.В., 2014. С. 388–391. (Особистий внесок: запропоновано алгоритм управління інноваційною діяльністю підприємства).

38. Федотова І.В., Букарев Д.В. Рассмотрение корпоративной культуры организации с точки зрения социально-культурного поля. *Професійний менеджмент в сучасних умовах розвитку ринку: матеріали IV наук.-практ. конф. з міжнар. участю (м. Харків, 3 листопада 2015 р.)*. Харків, 2015. С. 330–332. (Особистий внесок: визначено структуру та рівні культурних полів).

39. Гринюк К.А., Федотова І.В. Оцінка рівня взаємовідносин АТП зі споживачами автотранспортних послуг. *Тренди майбутнього: ризики, можливості, завдання: зб. матеріалів міждисциплінар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 23 грудня 2016 р.)*. Київ: Юдіна Л.І., 2016. С. 101–103. (Особистий внесок: розроблено методичні основи оцінки рівня взаємовідносин зі споживачами).

40. Федотова І.В., Скурту В.В. Визначення рівня екологічної безпеки АТП. *Професійний менеджмент в сучасних умовах розвитку ринку: матеріали доп. V*

наук.-практ. конф. з міжнар. участю (м. Харків, 1 листопада 2016 р.). Харків: Монограф, 2016. С. 255–258. (*Особистий внесок: розроблено методичні основи оцінки екологічної безпеки АТП*).

41. Федотова І.В., Гулик А.В. Стратегічна стійкість підприємства та її види. *Пріоритети розвитку національної економіки в контексті євроінтеграційних та глобальних викликів*: матеріали VIII міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 20–21 квітня 2016 р.). Харків, 2016. Ч. 1. С. 186–189. (*Особистий внесок: визначено основні види стійкості підприємства*).

42. Федотова І.В., Скурту В.В. Визначення напрямків оцінки екологічної безпеки підприємств автомобільного транспорту. *Сталий розвиток в умовах глобальних викликів*: матеріали Всеукр. наук.-практ. інтернет-конф. (м. Харків, 7–8 квітня 2017 р.). Харків: ХНУМГ ім. О.М. Бекетова, 2017. С. 277–278. (*Особистий внесок: запропоновано основні групи показників та структура методики оцінки екологічної безпеки АТП*).

43. Федотова І.В. Формування міжорганізаційної мережі на основі визначення ключових компетенцій підприємств. *Проблеми та перспективи розвитку підприємництва*: матеріали XI міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 10 листопада 2017 р.). Харків: ХНАДУ, 2017. С. 213–215.

44. Федотова І.В., Митрофанов Р.А. Управління корпоративною культурою підприємства. *Європейський вектор модернізації економіки: креативність, прозорість та сталий розвиток*: зб. матеріалів X ювілейної міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 18–19 квітня 2018 р.). Харків: ХНУБА, 2018. Ч. 2. С. 216–219. (*Особистий внесок: сформовано модель системи управління корпоративною культурою*).

45. Шинкаренко В.Г., Криворучко О.М., Федотова І.В. Основні рівні взаємовідносин підприємства з партнерами. *Технології та інфраструктура транспорту*: тези доп. міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 14–16 травня 2018 р.). Харків: УкрДУЗТ, 2018. С. 452–453. (*Особистий внесок: визначено основні рівні та структуру взаємовідносин підприємства з партнерами*).

46. Федотова І.В. Рівні організаційної культури підприємства з точки зору гендерного аспекту. *Проблеми та перспективи розвитку підприємництва*: зб. матеріалів XII міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 30 листопада 2018 р.). Харків: ХНАДУ, 2018. С. 478–480.

47. Федотова І.В., Криворучко О.М., Шинкаренко В.Г., Борзенко О.П., Сотниченко Л.Л. Визначення рівня лояльності споживачів підприємства. *Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика*: тези доп. за матер. п'ятнадцятої наук.-практ. міжнар. конф. (м. Харків, 6–8 червня 2019 р.). Харків: УкрДУЗТ, 2019. Ч. II С. 38–40. (*Особистий внесок: представлено основні напрямки оцінювання лояльності споживачів*).

48. Федотова І.В. Формування мережевої взаємодії підприємств для забезпечення їх життєздатності. *Scientific achievements of modern society: abstracts of the 4th Internat. scient. and pract. conf.* (Liverpool, United Kingdom, 4–6 December 2019). Liverpool, UK: Cognum Publishing House, 2019. P. 865–873.

49. Федотова І.В. Основні аспекти забезпечення життєздатності підприємств. *Проблеми та перспективи розвитку підприємництва*: матеріали XIII міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 6 грудня 2019 р.). Харків: ХНАДУ, 2019. С. 163–165.

50. Федотова І.В., Єр'оміна В.В., Масалов Є.І. Основні показники оцінки лояльності персоналу підприємства з позиції внутрішнього маркетингу. *Perspectives of world science and education: abstracts of the 4th Internat. scient. and pract. conf.* (Osaka, Japan, 25–27 December 2019). Osaka, Japan: CPN Publishing Group, 2019. P. 908–918. (*Особистий внесок: визначено основні напрямки та показники оцінки лояльності персоналу*).

51. Бочарова Н.А., Федотова І.В. Використання корпоративної соціальної відповідальності для підвищення екологічної безпеки підприємства. *Science progress in European countries: new concepts and modern solutions: papers of the 11th Internat. scient. conf.* (Stuttgart, Germany, 31 January 2020). Stuttgart, Germany: ORT Publishing, 2020. P. 101–112. (*Особистий внесок: визначено показники оцінки та напрямки розвитку екологічної відповідальності підприємства*).

52. Криворучко О.М., Федотова І.В. Управление транспортно-логистическим обслуживанием потребителей. *Topical issues of the development of modern science: abstracts of the 6th Internat. scient. and pract. conf.* (Sofia, Bulgaria, 12–14 February 2020). Sofia, Bulgaria: Publishing House ACCENT, 2020. P. 542–552. (*Особистий внесок: представлено основні теоретичні положення управління транспортно-логістичним обслуговуванням споживачів*).

53. Федотова І.В., Бочарова Н.А. Напрямки підтримки життєздатності підприємств автомобільного транспорту в умовах коронавірусної кризи. *Theoretical foundations for the implementation and adaptation of scientific achievements in practice: abstracts of XXII Internat. scient. and pract. conf.* (Helsinki, Finland, 22–23 June 2020). Helsinki, Finland, 2020. P. 280–286. (*Особистий внесок: визначено основні напрямки виходу із кризи та розвитку життєздатності підприємств*).

АНОТАЦІЯ

Федотова І.В. Теоретико-методологічні засади управління життєздатністю підприємств автомобільного транспорту. – 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). – Український державний університет залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України, Харків, 2020.

Дисертація присвячена розробленню теоретико-методологічних і методичних основ та практичних рекомендацій щодо управління життєздатністю підприємств автомобільного транспорту на основі формування життєздатної системи управління в умовах мінливого зовнішнього середовища. Систематизовано проблеми розвитку автомобільного транспорту України. Визначено сутність поняття «життєздатність підприємства» за допомогою категоріального методу дворівневого тріадичного дешифрування. Удосконалено багаторівневу рекурсивну модель життєздатної системи підприємства та

запропоновано її основні рівні рекурсії. Розроблено просторово-динамічний підхід до розвитку життєздатних підприємств, що базується на моделі еволюції життєздатної системи з точки зору хвилеподібного характеру розвитку, та сформовано сферичну багаторівневу модель життєздатного підприємства. Обґрунтовано концептуальні основи управління життєздатністю підприємств автомобільного транспорту на засадах сталого розвитку і холістичного підходу. Сформовано адаптивно-орієнтовану систему управління життєздатністю підприємства на основі кібернетичного підходу у вигляді цілеспрямованого контуру. Удосконалено науково-практичний підхід до створення інтегрованої системи маркетинг-логістики автотранспортного підприємства на основі системного поєднання елементів комплексів маркетингу і логістики. Розроблено теоретико-методологічні засади формування технології взаємодій підприємства з партнерами в соціально-економічному просторі з позиції квантово-релятивістського та хвильового підходів. Розвинуто науково-методичні аспекти оцінки взаємовідносин АТП із внутрішніми та зовнішніми партнерами. Запропоновано методичний підхід до визначення рівня стратегічної стійкості функціонування АТП. Удосконалено методичні засади оцінки екологічної безпеки АТП. Розвинуто теоретико-методичні основи еколого-інноваційного управління АТП, що зумовлює вибір пріоритетних напрямків впровадження екологічних інновацій на підприємстві та формування портфеля інноваційних проєктів. Обґрунтовано польову природу корпоративної культури підприємства та удосконалено теоретико-методичний підхід до оцінки корпоративної культури підприємства. Розроблено інтегрований науково-методичний підхід до поліструктурної оцінки рівня життєздатності підприємства. Розвинуто методичні засади розробки стратегії життєздатності підприємства.

Ключові слова: життєздатність, підприємства автомобільного транспорту, управління, життєздатна система, логістична система, концепція, партнери, взаємовідносини, стійкість, екологічна безпека, корпоративна культура.

SUMMARY

Fedotova I.V. – Theoretical and methodological principles of managing the viability of road transport enterprises. – Qualifying scientific work on the rights of manuscripts.

Dissertation for the degree of Doctor of Economics in specialty 08.00.04 – Economics and management of enterprises (by the types of economic activity). – Ukrainian state university of railway transport of the Ministry of education and science of Ukraine, Kharkiv, 2020.

The dissertation deals with the development of theoretical-methodological and methodical principles and practical recommendations for managing the viability of road transport enterprises. The essence of the concept “viability of the enterprise” is determined using the categorical method of two-level triadic decoding. The multilevel recursive model of viable enterprise system has been improved; it is based on consolidation of scientific hypotheses and basic provisions of the concept of viable systems, structural-level and metasystem approaches with definition of five main levels

of recursion of enterprise management system (elemental, component, subsystem, system, metasystems). A spatial-dynamic approach to the development of viable enterprises has been developed; it is based on the model of evolution of a viable system in terms of the wave-like nature of development in accordance with the convergence of economic and technical systems with a dominant aspect on the hierarchization of structural levels and the main stages of its development in space and time. On these grounds a spherical multilevel model of a viable enterprise is offered. The conceptual bases of managing viability of motor transport enterprises are substantiated in virtue of ensuring logical interaction of typical structural components (goals, tasks, subject, object, principles, approaches, management functions, methods, etc.), whose system-forming element is the built model of maintaining the viability of the enterprise on the principles of sustainable development and a holistic approach. An adaptive-oriented system of enterprise viability management has been formed on foot of a cybernetic approach in the form of a purposeful circuit, in which the control subsystem has three levels of control (higher, middle, primary) and provides three blocks of functions (decisive, transformative, information-control), the controlled subsystem includes the processes of enterprise operation. The scientific and practical approach to creation of the integrated system of marketing logistics of the motor transport enterprise which is based on the system combination of elements of a complex of marketing and logistics and specific principles of the integrated logistics of the enterprise is improved. Theoretical and methodological principles of shaping the technology of interactions of the enterprise with partners in social and economic space from the position of quantum-relativistic and wave approaches based on representation of the structure of interacting fields around the enterprise (economic, social, cultural, scientific, etc.) are developed, which allows investigating the economic patterns of field interactions of the motor-transport enterprise with partners, determining their structure and factors of influence. Scientific and methodological aspects of assessing the relationship of motor-transport enterprise with internal and external partners have been developed, based on determining the level of their relationship by the virtue of comparing the value of the partner, their loyalty and prospects of the relationship using the method of generalized desirability function, diagnostic matrix and radar. A methodical approach to determining the level of strategic stability of motor-transport enterprise (MTE) is offered, which is based on the separation of components of the overall stability of the enterprise on the grounds of individual functional areas of the enterprise using the systematic approach, the method of generalized desirability function. The methodical principles of MTE environmental safety assessment through the prism of safety assessment of basic business processes of a motor transport enterprise for the environment using a generalized desirability function via integrated assessment of four most defining and complex components of motor transport enterprise operation (innovative, technical and technological, sanitary, financial and economic) have been improved. Theoretical and methodical bases of ecological-innovative management of MTE based on the use of scenario approach, method of analysis of hierarchies and morphological analysis and synthesis have been developed, which determines the choice of priority directions for ecological innovations at the enterprise and formation of portfolio of innovative projects. The field nature of corporate

culture of the enterprise is substantiated and the theoretical and methodological approach to the assessment of corporate culture of the enterprise is improved, which is based on positioning the interaction of cultural fields of different levels (employees, teams, enterprises, inter-organizational network) in socio-economic space and taxonomic analysis of perception of corporate culture by principals, subordinates and subjects of the economic environment of the enterprise. An integrated scientific and methodological approach to polystructural assessment of the level of enterprise viability has been developed, covering a system of indicators grouped by areas: sustainability of internal subsystems, corporate culture, relationships with internal and external partners, environmental safety. Methodical principles of development of the strategy of enterprise viability are elaborated which center on a combination of base-oriented parameters of functional strategies (stability, ecological safety, corporate culture, mutual relations with partners) taking into account their polystructural basis of choosing the strategic alternatives.

Keywords: viability, road transport enterprises, management, viable system, logistics system, concept, partners, relationships, sustainability, environmental safety, corporate culture.

АННОТАЦИЯ

Федотова И.В. Теоретико-методологические основы управления жизнеспособностью предприятий автомобильного транспорта. - Квалификационный научный труд на правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Украинская государственная академия железнодорожного транспорта Министерства образования и науки Украины, Харьков, 2020.

Диссертация посвящена разработке теоретико-методологических, методических основ и практических рекомендаций по управлению жизнеспособностью предприятий автомобильного транспорта. Определена сущность понятия «жизнеспособность предприятия» с помощью категориального метода двухуровневой триадической дешифровки. Усовершенствована многоуровневая рекурсивная модель жизнеспособной системы предприятия и предложены ее основные уровни рекурсии. Разработан пространственно-динамический подход к развитию жизнеспособных предприятий, базирующийся на модели эволюции жизнеспособной системы с точки зрения волнообразного характера развития, и сформирована сферическая многоуровневая модель жизнеспособного предприятия. Обоснованы концептуальные основы управления жизнеспособностью предприятий автомобильного транспорта на принципах устойчивого развития и холистического подхода. Сформирована адаптивно-ориентированная система управления жизнеспособностью предприятия на основе кибернетического подхода в виде целенаправленного контура. Усовершенствован научно-практический подход к созданию интегрированной системы маркетинг-логистики автотранспортного предприятия. Разработаны теоретико-

методологические основы формирования технологии взаимодействия предприятия с партнерами в социально-экономическом пространстве с позиции квантово-релятивистского и волнового подходов. Получили дальнейшее развитие научно-методические аспекты оценки взаимоотношений АТП с внутренними и внешними партнерами. Предложен методический подход к определению уровня стратегической устойчивости функционирования АТП. Усовершенствованы методические основы оценки экологической безопасности АТП. Получили дальнейшее развитие теоретико-методические основы эколого-инновационного управления АТП и формирования портфеля инновационных проектов. Обосновано полевою природу корпоративной культуры предприятия и усовершенствован теоретико-методический подход к оценке корпоративной культуры предприятия. Разработан интегрированный научно-методический подход к полиструктурной оценке уровня жизнеспособности предприятия. Получили дальнейшее развитие методические основы разработки стратегии жизнеспособности предприятия.

Ключевые слова: жизнеспособность, предприятия автомобильного транспорта, управление, жизнеспособная система, логистическая система, концепция, партнеры, взаимоотношения, устойчивость, экологическая безопасность, корпоративная культура.

Федотова Ірина Володимирівна

**ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ УПРАВЛІННЯ
ЖИТТЄЗДАТНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО
ТРАНСПОРТУ**

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

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск



Н.Є. Каличева

Підписано до друку 11.11. 2020 р. Формат 60x90/16.
Обсяг 1,9 ум.-друк. арк. Папір офсетний. Друк різнограф.
Наклад 150 прим. Зам. № 277.

Надруковано у центрі оперативної поліграфії ТОВ «Рейтинг».
Свідоцтво про держ. Реєстрацію ю.о. А00 № 507350.
61003, м. Харків, пров. Соляниківський, 4.
Тел. (097) 975-37-37, (057) 771-00-92.