

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Кириченко Ганна Володимирівна



УДК 330:656.07

**УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ
ВАНТАЖНОГО АВТОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА
НА ОСНОВІ ВАРТІСНОГО ПІДХОДУ**

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

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Київ – 2021

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана на кафедрі економіки Національного транспортного університету Міністерства освіти і науки України.

Науковий керівник: доктор економічних наук, професор
Бондар Наталія Миколаївна
Національний транспортний університет
Міністерства освіти і науки України,
декан факультету економіки та права

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Корчевська Лілія Олександрівна,
Херсонський національний технічний університет
Міністерства освіти і науки України,
професор кафедри менеджменту, маркетингу і туризму

кандидат економічних наук, доцент
Семенчук Тетяна Борисівна,
Державний університет інфраструктури та технологій
Міністерства освіти і науки України,
в.о. завідувача кафедри менеджменту, публічного управління
та адміністрування

Захист відбудеться « 23 » грудня 2021 р. о 14⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.059.04 у Національному транспортному університеті Міністерства освіти і науки України за адресою: 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, зал засідань (ауд. 333).

З дисертацією можна ознайомитися в бібліотеці Національного транспортного університету за адресою: 01103, м. Київ, вул. М. Бойчука, 42.

Автореферат розісланий « 18 » листопада 2021 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради
кандидат економічних наук, доцент



Людмила ВОЛИНЕЦЬ

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Транспорт є одним з найважливіших секторів національної економіки. Виконуючи відповідальну соціально-економічну роль, транспортні підприємства формують майже 7 % ВВП та забезпечують близько 6 % загальної зайнятості населення в Україні. Можливості нарощування економічного потенціалу та підвищення рівня конкурентоспроможності транспортних підприємств багато в чому визначаються ефективністю і якістю стратегічного планування їхнього розвитку. Між тим, висока ступінь невизначеності ринкового середовища, поряд із посиленням конкуренції, помітно ускладнює вироблення обґрунтованих стратегій. Традиційні стратегічні альтернативи, пов'язані із зниженням витрат і підвищенням якості транспортних послуг, стають звичною і поширеною практикою та не гарантують зміцнення конкурентоспроможності та лідерських позиції на ринку. Водночас вимогливість споживачів та динамічний розвиток економіки й суспільства, обумовлений цифровою трансформацією та ціннісною переорієнтацією соціально-економічних систем, і, як наслідок, поширенням інновацій та екологізацією виробництва спонукають не лише до пошуку дієвих альтернатив, а й до формування такої стратегії, яка б дозволяла оптимально розподіляти та використовувати наявні виробничі та трудові ресурси та у підсумку управляти вартістю підприємства. Як свідчить сучасна практика, модель управління підприємством, заснована на максимізації вартості, є однією з найбільш ефективних. Фактична або потенційна зміна вартості підприємства за період залежить від існуючої стратегії і практики управління поточним та перспективним розвитком і відображає ефективність використання внутрішніх ресурсів та зовнішніх можливостей.

Питання управління розвитком вантажним автотранспортним підприємством (ВАТП) з орієнтацією на збільшення його вартості посилюють свою актуальність внаслідок динамічності технологічних змін, високого рівня активності ринку перевезень, необхідності швидко адаптуватися в умовах нестабільності та адекватно реагувати на прояви криз, нові виклики та зростаючі ризики.

Дослідження проблем використання вартісного підходу в управлінні підприємствами знайшли відображення в роботах значної кількості вчених і практиків. Серед них – К. Багацька, Дж. Бахман, Е. Блек, С. Гушко, Б. Джордан, О. Замазій, В. Зарубінський, А. Зайцева, В. Іваненко, І. Івашковська, Л. Корчевська, Є. Кушлик, О. Мендрул, Г. Островська, І. Плікус., Ф. Райт, С. Росс, І. Семеренко, В. Шипов, Е. Хендріксен, В. Яновська, Г. Янчук. Питання формування стратегії розвитку, у т.ч. транспортних підприємств, у свою чергу, досліджували такі вчені, як О. Вишневский, Т. Семенчук, К. Ендрюс, Р. Мейер, К. Михайличенко, Р. Моборн, П. Овчар, М. Портер, А. Чандлер, У. Чан Кім, В. Чакон та багато інших. Стратегічному розвитку автотранспортних підприємств присвячували наукові роботи М. Бідняк, В. Біліченко, Н. Богомолова, А. Воркут, А. Гречан, В. Гурнак, О. Ложачевська, О. Левченко, І. Садловська, Є. Смирнов, К. Железняк, Г. Мітченко, Ю. Паламарчук, С. Цимбал, І. Шевченко, В. Шинкаренко та інші. Разом з тим, як свідчить аналіз наукових робіт, теоретико-прикладні підходи до системного управління розвитком вантажних автотранспортних підприємств на основі використання вартісного підходу потребують подальшого вдосконалення.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота виконана згідно з планом наукових робіт Національного транспортного університету у 2011–2015 рр. за темою «Ринкові відносини і підприємництво» (номер державної реєстрації 0112U00841), у межах якої досліджено сучасні концепції управління підприємницькими структурами, наведено опис моделей розвитку організацій, представлено огляд економічного та організаційно-правового середовища функціонування транспортних підприємств України; у 2016–2020 рр. за темою «Економічний розвиток і підприємництво в Україні» (номер державної реєстрації 0117U000126), у якій узагальнено теоретичні засади вартісно-орієнтованого управління підприємствами автомобільного транспорту; систематизовано ключові фактори, що впливають на вартість вантажного підприємства автомобільного транспорту.

Мета і завдання дослідження. Метою роботи є удосконалення теоретико-методичних засад і розроблення практичних положень щодо управління розвитком вантажного автотранспортного підприємства на основі вартісного підходу для підвищення ефективності його функціонування.

Для досягнення зазначеної мети були поставлені та вирішені наступні **завдання**:

- узагальнити існуючі теоретичні підходи для поглиблення понятійно-категоріального апарату дослідження управління розвитком ВАТП на основі вартісного підходу;
- узагальнити теоретичні підходи та уточнити сутність поняття «драйвери вартості» ВАТП;
- визначити та охарактеризувати внутрішні фактори, що впливають на розвиток ВАТП та його ринкову вартість;
- поглибити науково-методичні підходи до управління розвитком ВАТП та обґрунтувати вид вартісної оцінки, що може застосовуватися з метою визначення ефективності управлінських дій;
- запропонувати методичний інструментарій виявлення проблем та визначення якості вжитих заходів, спрямованих на забезпечення ефективного функціонування та стійкого розвитку ВАТП на основі вартісного підходу;
- розробити організаційно-економічний механізм управління розвитком ВАТП на основі вартісного підходу, запропонувати критерій ефективності управління розвитком підприємства;
- розробити методичні рекомендації щодо інтеграції управління розвитком ВАТП на основі вартісного підходу до його існуючої системи управління.

Об'єктом дослідження є процеси управління розвитком вантажного автотранспортного підприємства на основі вартісного підходу.

Предметом дослідження обрано теоретичні, методичні та прикладні засади управління розвитком вантажного автотранспортного підприємства на основі вартісного підходу.

Методи дослідження. Для досягнення поставленої мети та вирішення окреслених у дисертаційній роботі завдань було використано сукупність загальнонаукових та спеціальних методів наукового дослідження. Зокрема, діалектичний, системний, абстрактно-логічний (при визначенні мети і завдань дисертації, узагальненні теоретико-методичних положень щодо управління розвитком підприємства на основі вартісного

підходу); аналітико-монографічний (при вивченні літературних джерел); метод логічного узагальнення (під час визначення системи вартісних показників ВАТП); статистичного аналізу (при вивченні показників діяльності вітчизняних вантажних автотранспортних підприємств); багатофакторного кореляційного аналізу (при вивченні внутрішніх факторів, що впливають на показники розвитку ВАТП); порівняння (при розробці динамічної моделі розвитку ВАТП); регресійно-кореляційного аналізу (при вивченні тенденцій та прогнозуванні показників роботи вантажних автотранспортних підприємств); імітаційного моделювання (при розробці динамічної моделі розвитку ВАТП); фінансово-економічного аналізу (при вивченні показників діяльності ВАТП); графічний метод (для наочного представлення результатів дослідження).

Інформаційну основу дослідження становлять законодавчі та нормативні акти України що регулюють діяльність підприємств транспорту, публікації провідних вітчизняних і зарубіжних авторів, наукові дослідження з питань формування стратегії та управління вартістю підприємства, статистичні дані, інформація фінансової звітності підприємств автомобільного транспорту. Виконання необхідних обчислень проводилось за допомогою програмного забезпечення Microsoft Excel та прикладної статистичної програми STATISTICA.

Наукова новизна одержаних результатів Основні результати полягають в науковому обґрунтуванні, удосконаленні та розвитку теоретико-методичних засад і положень щодо управління розвитком ВАТП на основі вартісного підходу. Найбільш вагомими науковими результатами дисертаційної роботи є:

вперше:

- запропоновано визначення сутності поняття «управління розвитком вантажного автотранспортного підприємства на основі вартісного підходу» як цілеспрямованого впливу з боку суб'єктів управління на фактори внутрішнього середовища, що тісно пов'язані з наданням транспортних послуг, з метою максимізації ринкової вартості підприємства, покращення ефективності його функціонування та фінансово-економічного стану, задоволення інтересів власників;

удосконалено:

- організаційно-економічний механізм управління розвитком ВАТП на основі вартісного підходу, який на відміну від інших, забезпечує зростання ринкової вартості підприємства через вплив функціональних стратегій на складові його внутрішньої вартості; за критерій ефективності управління розвитком підприємства запропоновано показник цінності спреду;

- науково-методичні положення щодо управління розвитком ВАТП на основі вартісної оцінки, які, на відміну від інших, базуються на використанні показника внутрішньої вартості підприємства, що формується під впливом поточного майнового стану підприємства (балансова складова), результатів операційної діяльності (операційна складова), очікуваних грошових потоків від інвестицій (інвестиційна складова), потенціалу адаптації підприємства до змін середовища (адаптаційна складова) та відображає ефективність управлінського впливу, що здійснюється через реалізацію відповідних функціональних стратегій його розвитку;

- методичний інструментарій виявлення проблем та визначення якості вжитих заходів, спрямованих на забезпечення стійкого розвитку ВАТП на основі вартісного підходу, що, на відміну від інших, базується на динамічній моделі його розвитку і дозволяє, виходячи із «золотого правила економіки», шляхом співставлення темпів

приросту пар різновимірних економічних показників, виявляти порушення нормативного співвідношення та фокусувати увагу на конкретні функціональні стратегії, що потребують коригування та вдосконалення;

- методичні рекомендації щодо інтеграції управління розвитком ВАТП на основі вартісного підходу до його існуючої системи управління, які базуються на декомпозиції і розподілі між працівниками управлінських компетентностей та відповідальності за дотриманням нормативних напрямів співвідношень економічних показників діяльності під час реалізації функціональних стратегій розвитку на всіх рівнях управління, що забезпечує формування цілісної системи управління вартістю підприємством;

набули подальшого розвитку:

- поняття «драйвери вартості», які, на відміну від інших трактувань, розуміються як критичні фактори, що впливають на формування складових внутрішньої вартості підприємства, і вплив яких може бути вимірний кількісно і є керованим з боку суб'єкта управління. Авторський підхід звужує кількість критичних факторів, що стосуються «драйверів вартості», відкидаючи з розгляду ті фактори, на які ВАТП впливати не може, і розглядаючи їх як обмеження середовища його функціонування та розвитку;

- науково-методичний підхід до визначення системи внутрішніх факторів, які впливають на розвиток підприємства, є чутливими до управлінських заходів з боку суб'єкта управління і повинні враховуватися під час розроблення функціональних стратегій розвитку. На відміну від інших, запропонований підхід базується на багатофакторній кореляційно-регресійній моделі залежності річного приросту виручки (показника стійкості зростання підприємства, як форми його розвитку) від зміни інших показників, які відображають стан, ресурсне забезпечення та результати діяльності ВАТП.

Практичне значення одержаних результатів полягає в удосконаленні методичних підходів щодо управління розвитком ВАТП на основі вартісного підходу та доведенні їх до рівня практичних рекомендацій, реалізація яких сприяє підвищенню ефективності його діяльності у цілому. Практичне значення та достовірність одержаних результатів підтверджені їх впровадженням в діяльність ПАТ «АТП «13058»» (акт від 15.03.2021 № 34), Інвестиційної транспортно-аутсорсингової компанії «ІНТАСК» (акт від 03.03.2021 № 38), АТ «КИЇВСЬКОЇ ВИРОБНИЧОЇ КОМПАНІЇ «РАПІД»» (акт від 04.08.2021 № 267/01/02), що свідчить про практичну цінність основних наукових результатів дослідження.

Основні теоретико-методичні положення дисертаційної роботи були впроваджені в освітній процес кафедри економіки Національного транспортного університету при розробці програм і викладанні навчальних курсів «Економіка та організація міжнародних перевезень» та «Основи економіки транспорту» (акт впровадження від 11.10.2021 № 2272/02).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійним завершеним науковим дослідженням, яке містить авторський підхід та особисто одержані теоретичні й практичні результати щодо управління розвитком ВАТП на основі вартісного підходу. Теоретичні обґрунтування, методичні розробки, висновки і пропозиції, викладені в дисертації та опубліковані у наукових статтях, одержані автором самостійно. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, у дисертації використано лише ті положення, ідеї та висновки, які є результатом самостійної роботи автора.

Апробація результатів дисертації. Основні наукові положення, результати, висновки дисертаційної роботи доповідалися й одержали позитивну оцінку на 6 міжнародних та 11 вітчизняних науково-практичних конференціях: IX Міжнародна науково-практична конференція «Сучасні тенденції розвитку світової економіки» (м. Харків, 2017); IX Міжнародна науково-практична конференція «Сучасні тенденції розвитку світової економіки» (м. Харків, 2019); V Міжнародна науково-практична конференція «Проблеми формування та розвитку інноваційної інфраструктури» (м. Львів, 2019); Всеукраїнська науково-практична інтернет-конференція (м. Харків, 2020); XLII Міжнародна науково-практична інтернет-конференція (м. Вінниця, 2020); I Міжнародна науково-практична інтернет-конференція «Інноваційні рішення в сучасній науці, освіті та практиці» (Київ, 2020); Міжнародна наукова конференція «Підприємництво в умовах кризи COVID-19 – урок на майбутнє». (Київ, 2021); на LXVIII – LXXVII наукових конференціях професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету (Київ, 2012 – 2021 рр.).

Публікації. Основні результати дисертаційної роботи опубліковано у 26 наукових працях загальним обсягом 8,96 друк. арк., з яких особисто автору належать 7,20 друк. арк., у т. ч. 8 статей у фахових наукових виданнях України, 1 стаття у науковому періодичному виданні країни ЄС (Чехія), 17 публікацій апробаційного характеру.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається з анотації, вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Роботу представлено на 234 сторінках машинописного тексту, з яких – 163 сторінки основного тексту, в т. ч. 32 таблиці, 8 з яких займають 8 повних сторінок, 33 рисунки, 2 з яких займають 2 повних сторінки. Список використаних джерел налічує 262 найменування на 26 сторінках, 6 додатків, які займають 25 сторінок.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У вступі обґрунтовано актуальність обраної теми дисертації, визначено мету та завдання роботи, об'єкт і предмет, подано методи дослідження, сформульовано наукову новизну, значущість і практичну цінність одержаних результатів, представлено дані щодо їх апробації та опублікування, а також структуру дисертації.

У першому розділі «**Теоретико-методичні підходи до управління розвитком вантажного автотранспортного підприємства на основі вартісного підходу**» розкрито сутність розвитку, наведено критичний огляд наукових концепцій щодо розвитку та управління розвитком підприємства.

На основі огляду сучасних концепцій формування стратегій розвитку з'ясовано, що найбільш повно відповідає інтересам власників підприємства концепція вартісно-орієнтованого управління. В той же час, з'ясовано, що підприємства з вартісно-орієнтованим управлінням є більш ефективними та конкурентоспроможними. Виявлена обмеженість досліджень питань розвитку вантажних автотранспортних підприємств на основі вартісного підходу, що зумовлює потребу в розвитку відповідних теоретико-методичних засад та практичних розробок.

Представлено авторське розуміння поняття «управління розвитком вантажного автотранспортного підприємства на основі вартісного підходу» як цілеспрямованого впливу з боку суб'єктів управління на фактори внутрішнього середовища, що тісно

пов'язані з наданням транспортних послуг, з метою максимізації ринкової вартості підприємства, покращення ефективності його функціонування та фінансово-економічного стану, задоволення інтересів власників.

Особливістю концепції управління на основі вартісного підходу є її орієнтація на розвиток підприємства у майбутньому, що зумовлює переважне застосування дохідного підходу до оцінювання вартості підприємства. Він базується на врахуванні майбутніх очікувань та перспектив розвитку ринку через ставку дисконту; є гнучким, універсальним та адаптивним в аналізі; враховує очікуваний дохід та майбутній потенціал підприємства; простий у розрахунках.

Систематизовано показники вартості підприємства, представлені в економічній літературі. Встановлено, що не всі показники вартості можуть бути використані у вітчизняній практиці, насамперед, через недостатню розвиненість фондового ринку. В той же час, визначати вплив стратегічних і тактичних управлінських рішень на ефективність діяльності підприємства можна, застосовуючи показник внутрішньої (або фундаментальної) вартості (intrinsic value, IV). Концепція внутрішньої вартості базується на припущенні, що інвестори (акціонери) можуть дати оцінку майбутньої динаміки акцій підприємства, якими вони володіють. Ця оцінка здійснюється на базі загальнодоступної фінансової та нефінансової інформації відносно підприємства і не враховує додаткових вигід, які можуть бути отримані від володіння адміністративним ресурсом. Вартість акцій залежить від прогнозних значень доходу підприємства та властивого йому рівня ризику (ставки дисконтування).

Внутрішня вартість підприємства, в контексті його розвитку, являє собою виражений у грошовій формі сукупний потік усіх вигід від користування майном з урахуванням вартості майбутніх доходів, що оцінюються в момент прийняття управлінського рішення. З метою «вбудування» вартісного підходу в управлінський контур прийняття рішень підприємством, пропонується розглядати внутрішню вартість підприємства як ієрархічну сукупність складових: балансової, операційної, інвестиційної та адаптаційної (рис. 1).



Рисунок 1 – Схема формування внутрішньої вартості підприємства та зв'язок з рівнями управління

Джерело: згруповано та систематизовано автором

При цьому балансова вартість відображає вартість матеріальних та нематеріальних активів, що вже існують на балансі підприємства на момент прийняття управлінського рішення. Операційна вартість відображає здатність підприємства генерувати вільний грошовий потік (синоніми: економічний прибуток, економічну додану вартість) протягом часу використання існуючих активів і обчислюється як дисконтований на момент прийняття рішення вільний грошовий потік. Інвестиційна

вартість підприємства відображає здатність підприємства формувати та підтримувати у необхідному стані свої активи; обчислюється як чистий приведений дохід від поточної та запланованої інвестиційної діяльності з урахуванням простого та розширеного відтворення основних засобів. Адаптаційна вартість підприємства відображає здатність підприємства адаптуватись до змін зовнішніх умов на основі розвитку існуючого ресурсного потенціалу.

Зміна внутрішньої вартості підприємства під впливом зміни її складових може бути подана у формалізованому вигляді так:

$$V_{I(t+1)} = V_{I(t)} + \Delta V_I \quad (1)$$

де $V_{I(t+1)}$ – внутрішня вартість підприємства на кінець року;
 $V_{I(t)}$ – внутрішня вартість підприємства на початок року;
 ΔV_I – річний приріст внутрішньої вартості:

$$\Delta V_I = \Delta V_B + \Delta V_O + \Delta V_{ID} + \Delta V_A, \quad (2)$$

де ΔV_B – приріст балансової складової внутрішньої вартості;
 ΔV_O – приріст операційної складової внутрішньої вартості;
 ΔV_{ID} – приріст інвестиційної складової внутрішньої вартості;
 ΔV_A – приріст адаптаційної складової внутрішньої вартості.

Розгляд внутрішньої вартості у розрізі зазначених складових дозволяє сформулювати методичний інструментарій (сукупність підходів та методів) управління розвитком підприємства на стратегічному і тактичному рівнях, контролю за генеруванням прибутку на стратегічному, тактичному та операційному рівнях шляхом реалізації відповідних функціональних стратегій підприємства.

У другому розділі «Сучасні тенденції розвитку підприємств автомобільного транспорту: проблеми та шляхи вирішення» охарактеризовано галузеві особливості функціонування підприємств автомобільного транспорту, представлена їх класифікація. Наведено результати дослідження економічного та організаційно-правового середовища функціонування вантажних автотранспортних підприємств в Україні. За підсумками аналізу відзначено низку особливостей їх функціонування. Основний обсяг надання транспортних послуг сконцентровано на рівні суб'єктів малого та, у меншому ступені, середнього підприємництва; великих перевізників на ринку – одиниці. Переважна кількість підприємств сегменту є прибутковими, лише п'ята частина одержує збитки. Розвиток підприємств вантажного автомобільного транспорту здійснюється в умовах високого рівня конкуренції, що вимагає перегляду традиційних підходів до управління та нарощування потенціалу адаптації до змін середовища.

Розвиток міжнародних економічних стосунків, збільшення товарообігу з європейськими країнами, зумовлює необхідність врахування вимоги та пріоритетів транспортної політики ЄС, зокрема: відкриття транспортних ринків, створення транс'європейської транспортної мережі, запровадження моделі «сталі мобільності». З'ясовано, що в існуючих умовах функціонування галузевими детермінантами стратегічного розвитку вантажних автотранспортних підприємств України є: стан рухомого складу автотранспортних підприємств, що характеризується

великою часткою зносу; застаріла матеріально-технічна база; не повна відповідність наявних транспортних засобів вимогам країн ЄС, що обмежує обсяги перевезень; висока плинність кадрів, невелика частка молоді, переважно зрілий вік працівників; існуюча структура перевезень за типами вантажів, що визначається запитами замовників та наявним рухомим складом.

Аналіз впливу показників внутрішнього середовища на сталість розвитку вантажних автотранспортних підприємств проводився за статистичними даними бази YouControl. Була сформована вибірка вантажних автотранспортних підприємств України у кількості 10000, з них повна інформація була представлена тільки по 3545 підприємствам. Використовуючи показники цих підприємств, за допомогою програмного забезпечення Statistica 13, були проведені відповідні статистичні обчислення.

За критерій стійкості зростання, однієї з форм розвитку підприємства, було обрано відносний приріст виручки за рік (залежна змінна Y_1). Незалежними змінними були: статутний капітал (X_1); кількість співробітників (X_2); активи (X_4); гроші та їх еквіваленти (X_5); довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення (X_6); короткострокові кредити банків (X_7); чистий прибуток (X_8); ЕБІТ (X_9); ЕБІТДА (X_{10}); продуктивність праці (X_{12}).

За результатами кореляційно-регресійного аналізу було побудовано економіко-математичну модель, що має наступний вигляд:

$$Y_1 = 160,0607 - 0,34332 * X_5 + 0,67913 * X_6 + 0,89109 * X_7 - 2,16568 * X_9 - 0,19820 * X_{10} + 0,151170 * X_{12} \quad (3).$$

Отже, вплив на відносний приріст виручки за рік мають такі фактори: гроші та їх еквіваленти, довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення, короткострокові кредити банків, ЕБІТ, ЕБІТДА, продуктивність праці.

У третьому розділі «**Моделі та методичний інструментарій управління розвитком вантажного автотранспортного підприємства на основі вартісного підходу**» розроблено організаційно-економічний механізм управління розвитком ВАТП з урахуванням зростання його вартості; динамічну модель розвитку ВАТП на основі вартісного підходу; модель оцінювання дієвості заходів управління розвитком ВАТП на основі вартісного підходу; методичний підхід щодо управління розвитком ВАТП на основі вартісного підходу; запропоновано рекомендації щодо упровадження методичного інструментарію до системи управління розвитком ВАТП; запропоновано показник цінності спреду за критерій ефективності управління розвитком ВАТП.

Враховуючи важливість орієнтації стратегічних рішень на показники вартості, запропоновано удосконалений організаційно-економічний механізм управління розвитком ВАТП (рис. 2). Він базується на виокремленні у складі керованих з боку підприємства критичних факторів, що впливають на складові внутрішньої вартості і які повинні постійно перебувати у колі уваги керівництва при розробленні функціональних стратегій, схвалення та виконання рішень на всіх рівнях управління (стратегічному, тактичному і оперативному). У дисертаційній роботі саме такі (керовані з боку підприємства) критичні фактори запропоновано називати «драйверами вартості». На відміну від інших трактувань, авторський підхід звужує перелік критичних факторів, що можуть бути віднесені до «драйверів вартості», відкидаючи з розгляду ті фактори, на які

підприємство впливати не може, і розуміючи їх як обмеження середовища функціонування та розвитку.



Рисунок 2 – Організаційно-економічний механізм управління розвитком ВАТП на основі вартісного підходу

Джерело: систематизовано автором

З урахуванням факторів зовнішнього та внутрішнього середовища, автором виокремлено сукупність критичних факторів, що впливають на формування внутрішньої вартості ВАТП, та виокремлено «драйвери вартості» (рис. 3).

Запропоновано оцінювати тенденції змін у розвитку ВАТП, виходячи із «золотого правила економіки», що встановлює «ідеальну» підпорядкованість співвідношень між темпами приросту економічних показників, що можуть мати різні вимірники (темпу приросту ресурсів ($I(R)$), темпу приросту результатів ($I(W)$), темпу приросту економічної ефективності ($I(E)$)). Цей прийом може використовуватися для обґрунтування функціональних стратегій:

$$I(E) > I(W) > I(R) > 0. \quad (4)$$

При розгляді ресурсів, увага надається тільки критичним ресурсам, які безпосередньо впливають на формування собівартості транспортних послуг (спожиті паливно-мастильні матеріали, амортизація транспортних засобів) та трудовим ресурсам (заробітна плата).



Рисунок 3 – Фактори, що впливають на формування внутрішньої вартості ВАТП та «драйвери вартості»

Джерело: розроблено автором

Запропонований підхід дозволяє визначати тенденції у розвитку ВАТП. Виходячи з фактичних оцінок відповідності співвідношень між темпами приросту економічних показників, дається характеристика щодо поточного варіанту розвитку підприємства.

Виявити сферу виникнення проблем функціонування ВАТП, що зумовили поточний варіант розвитку, можна за допомогою розробленої динамічної моделі, яка відображає нормативні співвідношення темпів приросту показників та дозволяє визначати відповідність порівняння з нормативним напрямом співвідношень (рис. 4).

Відносини нормативного домінування (перевищення темпу приросту одного показника над іншим) $I(A) > I(B)$ відображено на схемі як підпорядкування елемента $I(B)$ елементу $I(A)$ у вигляді стрілки чорного кольору: $I(A) \rightarrow I(B)$. У випадку, коли за результатами аналізу має місце порушення нормативного напрямку домінування між темпами показників (позначено червоною стрілкою), підприємство повинно провести ґрунтовний аналіз причин та розробити комплекс заходів що до їх усунення.

Динамічна модель дозволяє фокусувати увагу керівництва на проблемах, що мають місце у розвитку ВАТП, та розробляти, в рамках функціональних стратегій, заходи, що впливають на драйвери вартості, а отже, забезпечує не тільки усунення виявлених відхилень, а й приріст внутрішньої вартості підприємства. На рис. 5 наведено розроблений автором алгоритм управління вартістю ВАТП на основі динамічної моделі його розвитку.

У разі виявлення проблем у розвитку ВАТП, керівництвом можуть застосовуватися два підходи до формування стратегії управління: у разі необхідності вдосконалення більше, ніж однієї функціональної стратегії розвитку поетапно

покрощувати показники діяльності (спочатку вивести показники діяльності підприємства з кризового на критичний рівень, а потім їх покращити); у разі необхідності вдосконалення однієї функціональної стратегії застосовувати цільову функцію управління, що має вигляд:

$$\sum_{i=1}^n (I(A) - I(B))_{\phi} \rightarrow \max, \quad (5)$$

за умов $I(B) > 0, I(A) > 0, I(A) > I(B)$.

де $(I(A) - I(B))_{\phi}$ – фактична величина відхилення темпів приросту пари показників; n – кількість пар співвідношень показників, за якими оцінюється ефективність управління розвитком підприємства.

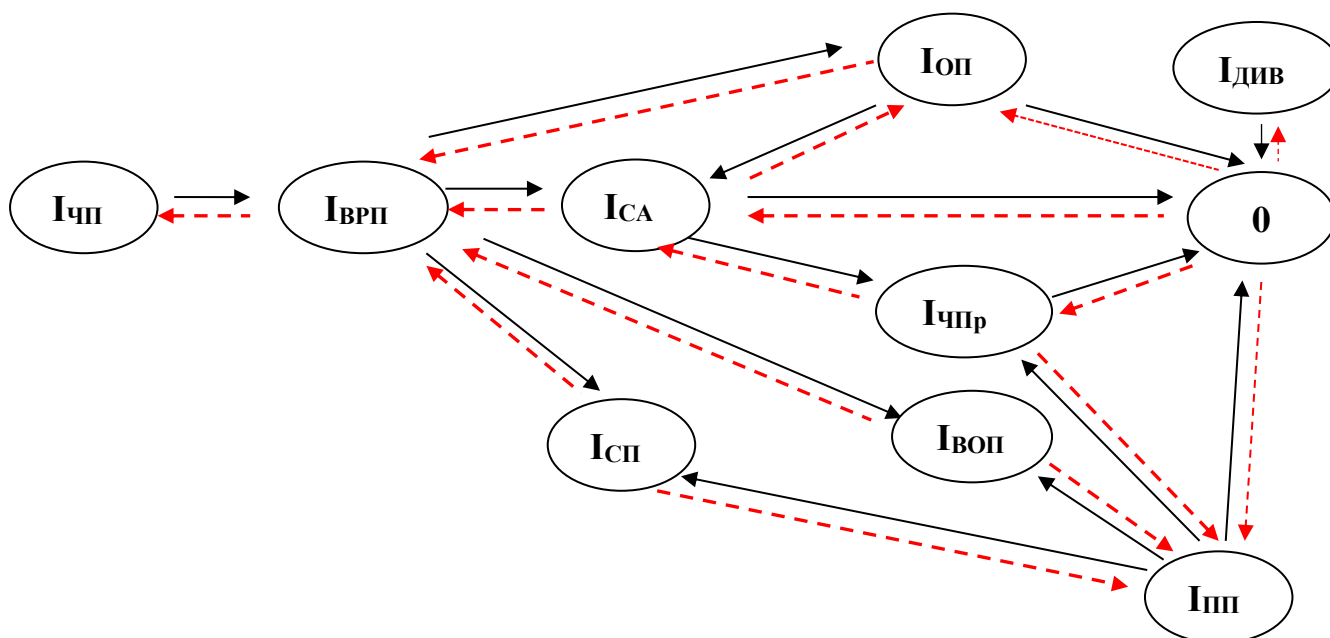


Рисунок 4 – Динамічна модель розвитку ВАТП (співвідношення темпів приросту показників)

де: Ічп – темп приросту чистого прибутку; Іврп – темп приросту виручки від реалізації послуг; Іса – темп приросту сукупних активів; Ісп – темп приросту собівартості послуг; Іоп – темп приросту обсягів виконаних перевезень; Ічпр – темп приросту чисельності працівників; Івоп – темп приросту витрат на оплату праці; Ідив – темп приросту дивідендів акціонерам (власникам підприємства); Іпп – темп приросту продуктивності праці.

→ - нормативний напрям співвідношення темпів приросту економічних показників;
 - - протилежний від нормативного напрям співвідношення темпів приросту економічних показників.

Джерело: розроблено автором

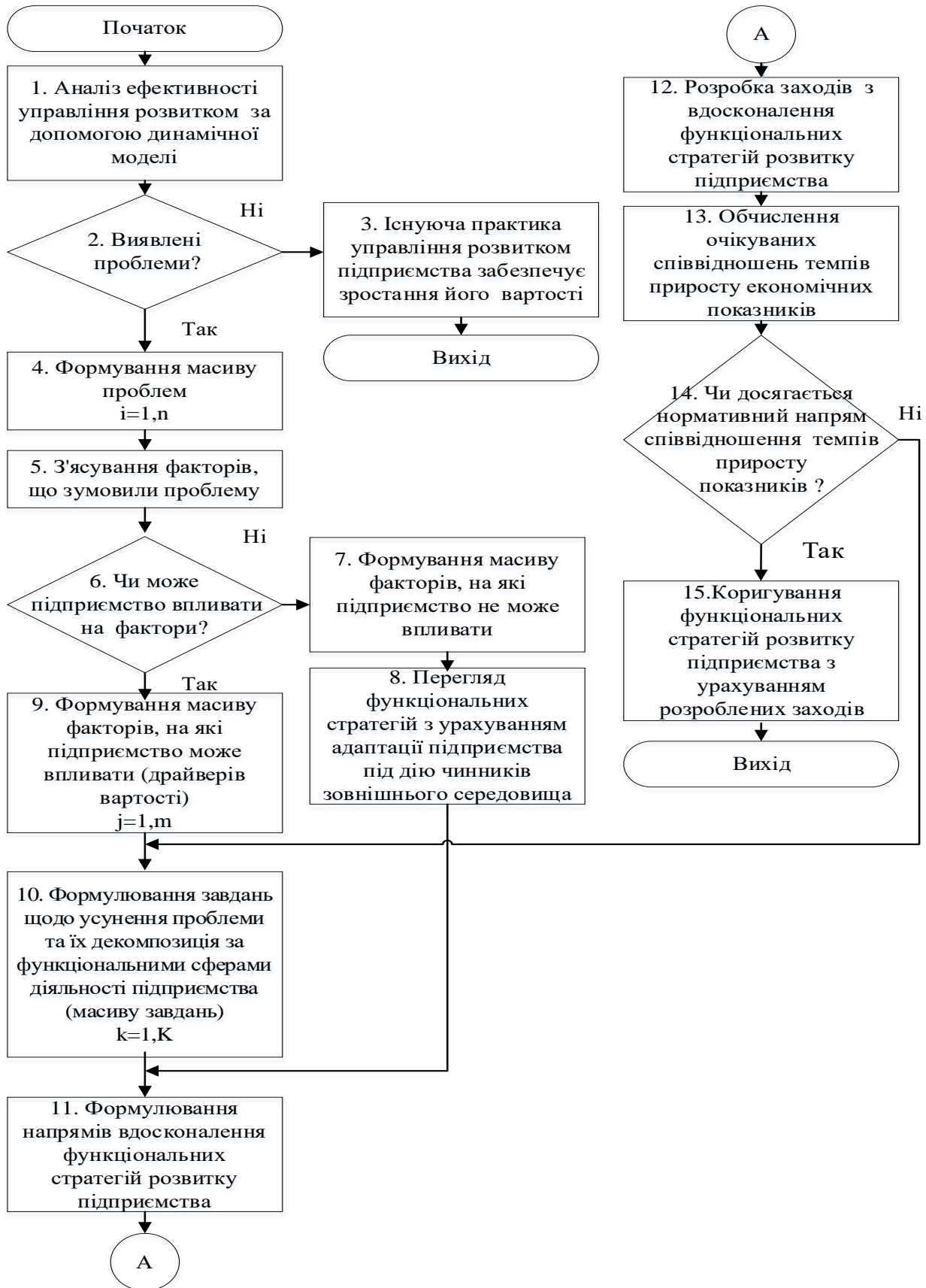


Рисунок 5 – Алгоритм управління вартістю ВАТП на основі динамічної моделі його розвитку

Джерело: розроблено автором

З метою упровадження методичного інструментарію управління розвитком ВАТП на основі вартісного підходу до його загальної системи управління запропоновано декомпозицію й розподіл управлінських компетентностей та відповідальності між працівниками за контроль над ключовими факторами вартості та дотриманням нормативних напрямів співвідношень економічних показників діяльності під час реалізації функціональних стратегій розвитку на всіх рівнях управління.

Апробація запропонованого методичного підходу щодо управління розвитком ВАТП проводилась на підприємстві АТ «КИЇВСЬКА ВИРОБНИЧА КОМПАНІЯ «РАПІД» (далі АТ КВК «РАПІД»). Результати аналізу співвідношень темпів приросту економічних показників діяльності АТ КВК «РАПІД», що відображають ефективність його функціонування у 2019 – 2020 рр., виконаний за допомогою динамічної моделі розвитку, представлені у табл. 1.

Таблиця 1 – Співвідношення темпів приросту економічних показників діяльності АТ КВК «РАПІД» за 2019 – 2020 рр.

Показник	Темп приросту показника	Показник	Темп приросту показника	Напрямок співвідношення темпів приросту показників		Коментар*
				нормативний	фактичний	
Чистий прибуток	-11,02	Виручка від реалізації послуг	-6,00	Ічп > Іврп	-11,02 < -6,00	Ні
Виручка від реалізації послуг	-6,00	Обсяги виконаних перевезень	-7,03/ -6,57	Іврп > Іоп	-6,00 > -7,03	Так
Виручка від реалізації послуг	-6,00	Сукупні активи	14,70	Іврп > Іса	-6,00 < 14,70	Ні
Виручка від реалізації послуг	-6,00	Витрати на оплату праці	18,01	Іврп > Івоп	-6,00 < 18,00	Ні
Виручка від реалізації послуг	-6,00	Собівартість послуг	-8,87	Іврп > Ісп	-6,00 > -8,87	Так
Обсяги виконаних перевезень	-7,03/ -6,57			Іоп > 0	-7,03 < 0	Ні
Обсяги виконаних перевезень	-7,03/ -6,57	Сукупні активи	14,70	Іоп > Іса	-7,03 < 14,70	Ні
Сукупні активи	14,70			Іса > 0	14,70 > 0	Так
Сукупні активи	14,70	Чисельність працівників	-0,43	Іса > Ічпр	14,70 > -0,43	Так
Продуктивність праці	-6,17			Іпп > 0	-6,17 < 0	Ні
Продуктивність праці	-6,17	Витрати на оплату праці	18,01	Іпп > Іоп	-6,17 < 18,01	Ні
Продуктивність праці	-6,17	Собівартість послуг	-8,87	Іпп > Ісп	-6,17 > -8,87	Так
Продуктивність праці	-6,17	Чисельність працівників	-0,43	Іпп > Ічпр	-6,17 < -0,43	Ні
Чисельність працівників	-0,43			Ічпр > 0	-0,43 < 0	Ні
Дивіденди акціонерам	-97,75			Ідив > 0	-97,75 < 0	Ні

Джерело: розроблено автором

* «так» – задовольняє нормативному напрямку співвідношень, стабільний розвиток забезпечується; «ні» – спостерігається протилежний нормативному напрямку співвідношень, потрібні управлінські заходи, спрямовані на усунення проблеми.

Основною причиною порушення нормативного напрямку співвідношень стала невідповідність існуючого парку автотранспортних засобів підприємства новим вимогам щодо рівня екологічності до рухомого складу, що діють в країнах ЄС. Тому увага керівництва була зосереджена на оновленні та розширенні матеріально-технічної

бази, зокрема існуючого рухомого складу (придбанням транспортних засобів стандарту «Євро-6»), та посиленням інноваційної активності підприємства в сфері надання основних та додаткових транспортних послуг.

Внаслідок реалізації обраної інвестиційно-інноваційної стратегії було досягнуто нормативний напрям співвідношень темпів приросту економічних показників. Прогноз очікуваних результатів реалізації інноваційно-інвестиційної стратегії розвитку АТ КВК «РАПД» засвідчив тенденцію поліпшення низки економічних показників та зростання вартості підприємства (рис. 6).

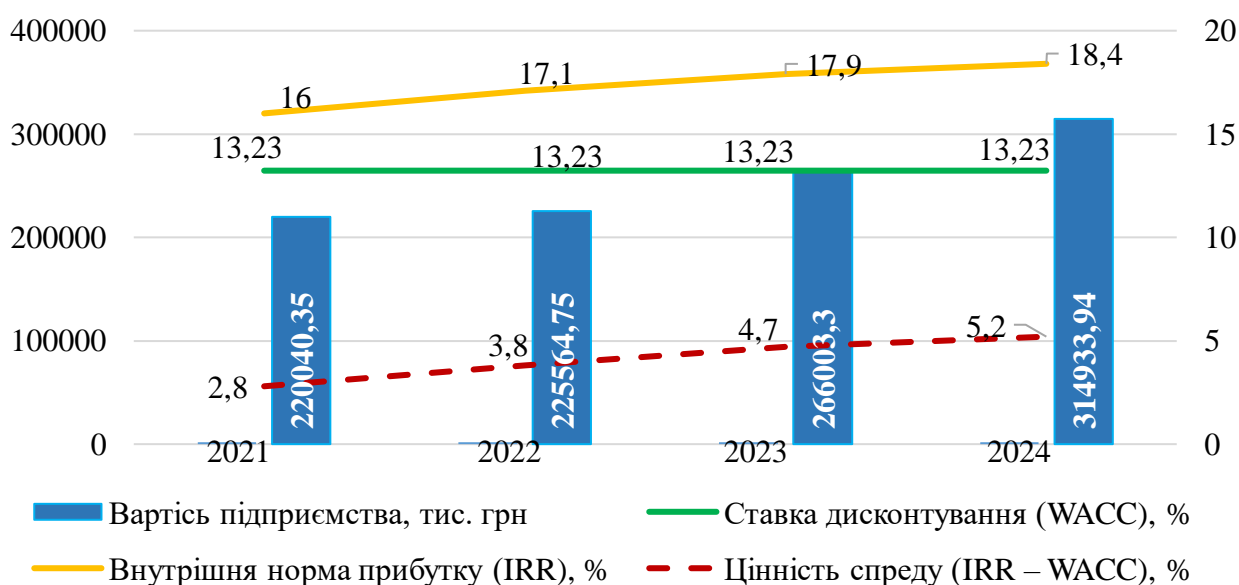


Рисунок 6 – Зміна прогнозованих значень показників вартості АТ КВК «РАПД» за умови реалізації інноваційно-інвестиційної стратегії розвитку

Джерело: розроблено автором

Як видно, реалізація інноваційно-інвестиційної стратегії, що передбачає економічне зростання з елементами стабілізації, дозволяє збільшити річний грошовий потік, внутрішню норму прибутку, цінність спреда та вартість підприємства у цілому, шляхом нарощення балансової та інвестиційної складових вартості, а також сформувати необхідну матеріально-технічну базу для надання транспортних послуг конкурентоспроможних не тільки на ринку України, а й ринку країн ЄС.

ВИСНОВКИ

В дисертаційній роботі вирішено актуальні науково-прикладні завдання у сфері управління розвитком ВАТП:

1. На основі дослідження та узагальнення сучасних наукових концепцій запропоновано авторське визначення сутності поняття «управління розвитком вантажного автотранспортного підприємства на основі вартісного підходу» як цілеспрямованого впливу з боку суб'єктів управління на фактори внутрішнього середовища, що тісно пов'язані з наданням транспортних послуг, з метою максимізації ринкової вартості підприємства, покращення ефективності його функціонування та фінансово-економічного стану, задоволення інтересів власників.

2. Шляхом вивчення та узагальнення сучасних концепцій вартісно-орієнтованого управління, систематизації критичних факторів, що впливають на

вартість ВАТП, запропоновано нове розуміння поняття «драйвер вартості». Це критичні фактори, що впливають на формування складових внутрішньої вартості, а їх вплив може бути вимірний кількісно і є керованим з боку підприємства. На відміну від існуючих трактувань, авторський підхід звужує кількість критичних факторів, що можуть бути віднесені до «драйверів вартості», відкидаючи з розгляду ті з них, на які підприємство впливати не може, і розуміючи їх як обмеження середовища функціонування та розвитку.

3. В ході критичного аналізу факторів, що впливають на розвиток ВАТП і є чутливими до управлінських заходів з боку суб'єкта управління (керівництва підприємства), запропоновано, за допомогою багатофакторної кореляційно-регресійної моделі, оцінювати силу їх впливу і враховувати під час розроблення функціональних стратегій розвитку. Побудовано багатофакторну модель залежності річного приросту виручки від зміни інших показників, які відображають фінансовий стан, ресурсне забезпечення та результати діяльності ВАТП.

4. Розроблено науково-методичні положення щодо управління розвитком ВАТП на основі вартісної оцінки, які, на відміну від інших, базуються на використанні показника внутрішньої вартості підприємства, що формується під впливом поточного майнового стану підприємства (балансова складова), результатів операційної діяльності (операційна складова), очікуваних грошових потоків від інвестицій (інвестиційна складова), потенціалу адаптації підприємства до змін середовища (адаптаційна складова) та відображає ефективність управлінського впливу, що здійснюється через впровадження відповідних функціональних стратегій його розвитку.

5. Базуючись на системному підході та розумінні зв'язків між економічними показниками, розроблено методичний інструментарій виявлення проблем в економічній діяльності ВАТП та визначення якості вжитих заходів, спрямованих на забезпечення його ефективного функціонування та стійкого розвитку. Запропонований інструментарій, на відміну від інших, базується на динамічній моделі розвитку ВАТП і дозволяє, виходячи із «золотого правила економіки», шляхом співставлення темпів приросту пар різновимірних економічних показників, виявляти порушення нормативного співвідношення та фокусувати увагу керівництва на функціональні стратегії, що потребують коригування та вдосконалення.

6. Обґрунтовано організаційно-економічний механізм управління розвитком ВАТП на основі вартісного підходу. Він базується на виокремленні «драйверів вартості», які повинні постійно перебувати у колі уваги керівництва під час розроблення функціональних стратегій та прийняття рішень на всіх рівнях управління (стратегічному, тактичному і оперативному). За критерій ефективності управління розвитком ВАТП пропонується показник цінності спреду, який визначається як різниця між внутрішньою дохідністю підприємства та середньозваженою вартістю фінансування його діяльності.

7. Обґрунтовано методичні рекомендації щодо інтеграції управління розвитком ВАТП на основі вартісного підходу до його існуючої системи управління. Вони передбачають декомпозицію і розподіл між працівниками управлінських компетентностей та відповідальності за дотриманням нормативних напрямів співвідношень економічних показників діяльності під час реалізації функціональних стратегій розвитку на всіх рівнях управління. Тим самим забезпечується формування

цілісної системи управління розвитком ВАТП, що орієнтована на зростання його вартості.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у періодичних виданнях іноземних держав

1. Kyrychenko A. The essence of the concept of management on the basis of cost and methodical approaches to its taking into account in forming the strategy of enterprise development. *Věda a perspektivy*. №1(1) 2021. pp. 318-410. DOI: [https://doi.org/10.52058/2695-1592-2021-1\(1\)-318-327](https://doi.org/10.52058/2695-1592-2021-1(1)-318-327). URL: <http://perspectives.pp.ua/index.php/vp/article/view/534/537>. (0,7 друк. арк)

Статті у наукових фахових виданнях України

2. Бойко В.В., Кириченко Г. В. Роль кредитування у вирішенні проблем функціонування підприємств транспорту в сучасних економічних умовах. *Вісник Національного транспортного університету. Частина 1. Науково-технічний збірник №21* К., 2010. С. 254-256 (0,3 друк. арк) (Особистий внесок автора: аналіз соціально-економічної ситуації підприємств автомобільного транспорту за 2008 – 2010 роки (0,15 друк. арк.))

3. Бойко В.В., Кириченко Г. В. Вибір критеріїв формування стратегій розвитку підприємств автомобільного транспорту. *Вісник Національного транспортного університету: в 2-х частинах Частина 1. Науково-технічний збірник №24*. К., 2011 С. 188-192 (0,6 друк. арк) (Особистий внесок автора: розглянуто критерії та систематизовано ті, які стосуються підприємств автомобільного транспорту (0,3 друк. арк.))

4. Кириченко Г.В. Принципи формування орієнтованої на вартість стратегії розвитку підприємства автомобільного транспорту. *Вісник Національного транспортного університету: Частина 1. Науково-технічний збірник №26*. К., 2012. с. 371-374. (0,5 друк. арк)

5. Бойко В.В., Кириченко Г.В. Особливості вибору критеріїв формування стратегій розвитку підприємств автомобільного транспорту. *Економіка та управління на транспорті*, № 2, 2015. с.18-22. (0,6 друк. арк) (Особистий внесок автора: систематизовано критерії і розкрито зміст стратегій розвитку підприємств автомобільного транспорту (0,3 друк. арк.))

6. Кириченко Г.В. Основні підходи до оцінювання вартості та можливість їх застосування на підприємствах транспорту *Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку Випуск 1, №1*. Львів, Національний університет Львівська політехніка, 2019. с.14-23. (0,9 друк. арк) DOI: <https://doi.org/10.23939/smeu2019.01.014>

7. Яновська В. П., Кириченко Г. В. Особливості формування стратегії розвитку національних автотранспортних перевізників *Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення та проблеми розвитку Вип. 2, №2*, 2020. с. 92 – 108 (1,5 друк. арк) (Особистий внесок автора: систематизація теоретичних підходів в контексті виявлення специфічних галузевих стратегій підприємств автомобільного транспорту. (0,9 друк. арк.)) DOI: <https://doi.org/10.23939/smeu2020.02.092>

8. Яновська В. П., Кириченко Г. В. Бенчмаркінг ринку транспортних послуг: порівняльний аналіз Україна – ЄС *Економіка України*. 2020. № 12 (709) – с. 03-20 (1,3 друк. арк) (Особистий внесок автора: використано методичний підхід, що передбачає

застосування відносних і питомих показників (частка ринку, густина мережі, середня дальність перевезення), співставлення значень показників України та країн ЄС). (0,9 друк. арк.) <https://doi.org/10.15407/economyukr.2020.12.003>

9. Кириченко Г.В. Організаційно-економічний механізм формування стратегії розвитку автотранспортних підприємств з використанням вартісного підходу *Збірник наукових праць ДУІТ. Серія «Економіка і управління»*, 2020. с.61-76. (1,3 друк. арк)

Опубліковані праці апробаційного характеру

10. Кириченко Г. В. Вибір критеріїв формування стратегій розвитку підприємств автомобільного транспорту. *LXVIII наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету*. Київ, НТУ. 2012. с.320. (0,02 друк. арк.)

11. Кириченко Г.В. Принципи формування орієнтованої на вартість стратегії розвитку підприємства автомобільного транспорту. *LXIX наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету*. Київ, НТУ. 2013. С.348. (0,02 друк. арк.)

12. Бойко В.В., Кириченко Г.В. Методичні підходи формування стратегії розвитку підприємств автомобільного транспорту. *LXX наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету*. Київ, НТУ. 2014. с.334. (0,02 друк. арк.) (Особистий внесок автора: систематизація методичних підходів формування стратегії розвитку підприємств автотранспорту (0,01 друк. арк.))

13. Кириченко Г.В. Процес стратегічного управління вартістю підприємств автомобільного транспорту. *LXXI наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету*. Київ, НТУ. 2015. С.375. (0,02 друк. арк.)

14. Кириченко Г.В. Характерні критерії при формуванні стратегій розвитку підприємств автомобільного транспорту *LXXII наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету*. Київ, НТУ. 2016 с.339. (0,02 друк. арк.)

15. Кириченко Г.В. Використання зарубіжного досвіду формування стратегій розвитку вітчизняних підприємств. *LXXIII наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету*. Київ, НТУ. 2017. с.369. (0,02 друк. арк.)

16. Кириченко Г.В. Концепція вартісного підходу до управління підприємствами. *Сучасні тенденції розвитку світової економіки: збірник матеріалів ІХ Міжнародної науково-практичної конференції*, 26.05.2017 р. Том II. Харків, ХНАДУ. 2017. С.47-48

17. Кириченко Г.В. Критерії успішної реалізації стратегії розвитку підприємства *LXXIV наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету*. Київ, НТУ. 2018. с.395 (0,02 друк. арк.)

18. Кириченко Г.В. Переваги системи управління вартістю підприємства в сучасних економічних умовах *LXXV наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету*. Київ, НТУ. 2019. – с.399 (0,02 друк. арк.)

19. Кириченко Г.В. Вартісно-орієнтоване управління як критерій ефективності роботи підприємства. *Сучасні тенденції розвитку обліку, оподаткування та міжнародних економічних відносин: збірник матеріалів IX Міжнародної науково-практичної конференції*, 31 травня 2019 р. Харків, ХНАДУ, 2019. с. 187-188 (0,2 др. арк.)

20. Кириченко Г.В. Основні аспекти розробки і реалізації вартісно-орієнтованої стратегії на автотранспортних підприємствах *Матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми формування та розвитку інноваційної інфраструктури»*, Львів 23–25 травня 2019 р. Львів, Видавництво Львівської політехніки, 2019. с. 117 - 118 (0,2 друк. арк.)

21. Кириченко Г.В. Сучасні інструменти та моделі управління вартістю підприємств *LXXVI наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету*. Київ, НТУ. 2020. с.368 (0,02 друк. арк.)

22. Кириченко Г.В. Обґрунтування напрямів розвитку підприємств з використанням вартісного підходу *Теоретичні та практичні питання узгодження інтересів розвитку територіальної системи. Матеріали Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції (31 2020 року)*. Харків. 2020. с. 48 - 50 (0,2 друк. арк.)

23. Кириченко Г.В. Алгоритм розробки стратегії підприємств транспорту з урахуванням вартісного підходу *Актуальні проблеми сучасної науки, XLII Міжнародна науково-практична інтернет-конференція. Частина 2*. Вінниця, 6 квітня 2020. с. 5 - 7 (0,1 друк. арк.)

24. Кириченко Г.В. Система вартісних показників оцінювання стратегічних альтернатив *Інноваційні рішення в сучасній науці, освіті та практиці: Матеріали I Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції (наукове видання), 17-18 листопада 2020 р. у 2 ч. Київ, НТУ. 2020. Ч.1. 284. с. 171-173 (0,1 друк. арк.)*

25. Кириченко Г.В. Розробка організаційно-економічного механізму формування стратегії розвитку автотранспортних підприємств в умовах пандемії COVID-19 *Підприємництво в умовах кризи COVID-19 – урок на майбутнє: Матеріали міжнародної наукової конференції (електронне наукове видання) 19 березня 2021 р Київ, НТУ. 2021. с.103–106 (0,15 друк. арк.)*

26. Кириченко Г.В. Реалізація організаційно-економічного механізму формування стратегії розвитку підприємств автомобільного транспорту *LXXVII наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету*. Київ, НТУ. 2021. с.335 (0,02 друк. арк.)

АНОТАЦІЯ

Кириченко Г.В. Управління розвитком вантажного автотранспортного підприємства на основі вартісного підходу. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Національний транспортний університет, Міністерства освіти і науки України, Київ, 2021.

Дисертаційна робота присвячена удосконаленню теоретико-методичних засад та розробленню практичних рекомендацій щодо управління розвитком вантажним автотранспортним підприємством на основі вартісного підходу.

Вперше запропоновано визначення сутності поняття «управління розвитком вантажного автотранспортного підприємства на основі вартісного підходу». Уточнено сутність поняття «драйвери вартості» з точки зору керованості впливу факторів на вартість підприємства. Систематизовано види вартісної оцінки підприємства та обґрунтовано вибір показника внутрішньої вартості підприємства для визначення ефективності управління його розвитком. Удосконалено науково-методичні засади щодо управління розвитком ВАТП на різних рівнях управління (оперативному, тактичному і стратегічному), що забезпечує формування цілісної системи управління, орієнтованої на зростання вартості підприємства у цілому. Розвинуто методичний інструментарій визначення ефективності управління розвитком ВАТП на основі вартісного підходу, який базується на динамічній моделі його розвитку і дозволяє шляхом співставлення темпів приросту пар різновимірних економічних показників не тільки виявляти наявні проблеми в економічній діяльності, а й визначати якість управління розвитком підприємства. Запропоновано організаційно-економічний механізм управління розвитком ВАТП на основі вартісного підходу та сформульовано критерій його ефективності – показник цінність спреду. Розкрито методичні підходи щодо упровадження управління розвитком ВАТП на основі вартісного підходу до його загальної системи управління.

Ключові слова: розвиток підприємства, управління розвитком, вантажне автотранспортне підприємство, вартість підприємства, ефективність, стратегія розвитку, драйвери вартості, модель розвитку, цінність спреду, вартісно-орієнтоване управління.

АННОТАЦІЯ

Кириченко А.В. Управление развитием грузового автотранспортного предприятия с использованием стоимостного подхода – Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Национальный транспортный университет, Министерства образования и науки Украины, Киев, 2021.

Диссертация посвящена усовершенствованию теоретико-методических основ и разработке практических рекомендаций по управлению развития грузового автотранспортного предприятия на основе стоимостного подхода.

Впервые предложено определение сущности понятия «управление развитием грузового автотранспортного предприятия на основе стоимостного подхода». Уточнена сущность понятия «драйверы стоимости» с точки зрения управляемости влияния факторов на стоимость предприятия. Систематизированы виды стоимостной оценки предприятия и обоснован выбор показателя внутренней стоимости предприятия для определения эффективности управления его развитием. Усовершенствованы научно-методические основы управления развитием грузового автотранспортного предприятия на разных уровнях управления (оперативном, тактическом и стратегическом), что обеспечивает формирование целостной системы управления, ориентированной на рост стоимости предприятия в целом. Развита методический инструментарий определения эффективности управления развитием грузового автотранспортного предприятия на основе стоимостного подхода, который базируется на динамической модели его развития и позволяет путем сопоставления темпов прироста пар разноизмеряемых экономических показателей не только выявлять имеющиеся проблемы в экономической

деятельности, но и определять качество управления развитием предприятия. Предложен организационно-экономический механизм управления развитием грузового автотранспортного предприятия на основе стоимостного подхода, сформулированы критерии его эффективности – показатель ценности спреда. Раскрыты методические подходы по внедрению методического инструментария управления развитием грузового автотранспортного предприятия с использованием стоимостного подхода в его общую систему управления.

Ключевые слова: развитие предприятия, управление развитием, грузовое автотранспортное предприятие, стоимость предприятия, эффективность, стратегия развития, драйверы стоимости, модель развития, ценность спреда, стоимостно-ориентированное управление.

ABSTRACT

Kyrychenko A.V. Development management of a freight trucking company on the basis of the cost approach – Manuscript.

The dissertation for a candidate degree in economic sciences in specialty 08.00.04 – economics and management of enterprises (by types of economic activity). – National Transport University, Ministry of Education and Science of Ukraine, Kyiv, 2021.

The dissertation is devoted to deepening of theoretical and methodical bases and development of practical tools of management of steady development of the truck transport enterprise on the basis of the cost approach for increase of efficiency of its functioning.

An analysis of current trends in the development of truck transport enterprises, identified problems and ways to solve them at the macro level, industry level and enterprise level; systematized factors that affect the value of the truck transport enterprise. The economic essence of enterprise development management is investigated. On the basis of generalization of theoretical approaches the author's interpretation of essence of concept «management of development of the freight trucking company enterprise on the basis of the cost approach» is offered. Theoretical concepts and methodological approaches to managing the development of a freight trucking company on the basis of the cost approach are summarized.

Based on a critical review of existing methods of enterprise management using a cost approach, the essence of the concept of "value drivers" is clarified and a corresponding system of "value drivers" for the trucking company is formed. On its basis the dynamic model of development of the freight enterprise of motor transport is formed. The organizational and economic mechanism of formation and realization of strategy of development of the freight truck transport enterprise taking into account growth of its cost is developed; the criterion for the effectiveness of the development strategy is the value of the spread.

Theoretical and applied aspects of introduction of methodical tools of management of development of the freight truck transport enterprise with use of the cost approach in the general management system based on decomposition of tasks and responsibilities on increase of book, operational, investment and adaptation values (components of internal cost) on functional strategies and levels are improved. The methodological approaches to the introduction of methodological tools for managing the development of a freight motor transport enterprise using the cost approach in its general management system are disclosed.

Key words: enterprise development, development management, trucking company, enterprise value, efficiency, development strategy, value drivers, development model, spread value, value-based management.