

УДК 338.24

JEL Classification F63, O11, O12, Q01

*Олена Геннадіївна Парфеньєва, к.е.н., доцент  
(доцент кафедри економіки, заступник декана Факультету заочного, дистанційного навчання та підготовки іноземних громадян Національного транспортного університету)*

## МЕТОДОЛОГІЧНІ ПІДХОДИ В УПРАВЛІННІ РОЗВИТКОМ ТРАНСПОРТНИХ КОМПАНІЙ ЯК СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМ

*В статті узагальнено зміст методологічних підходів та запропоновано принципові засади управління розвитком соціально-економічних систем. Виділено та проаналізовано такі методологічні підходи як функціональний, системний, ситуаційний, синергетичний, проектний, процесний, стратегічний, програмно-цільовий, проблемно-орієнтований, адаптивний. Систематизація методологічних підходів в управлінні розвитком соціально-економічних систем демонструє потенціал впливу, альтернативність та універсальність у застосуванні відповідних методологічних підходів логіки і методів управління. Альтернативність дозволяє сформувати інструментарій впливу на соціально-економічні системи, втілюючи різні концепції та фокусуючи на досягненні загальної мети економічної діяльності з урахуванням контексту. Універсальність розглядається стосовно можливості застосування у різних сферах економічної діяльності, але припускає диференціацію за рівнями соціально-економічних систем. Цілісність закладає принципові засади управління розвитком соціально-економічних систем і дозволяє виділити такі основні принципи як функціональність, системність, ситуаційність, синергетичність, проектування, процесність, стратегічність, ціле орієнтованість, спроможність вирішувати проблеми, адаптивність та розкрити їхній зміст. При цьому під синергетичністю слід розуміти потенційну можливість системи управління фокусуватися на перспективу. У сучасних нестаціонарних умовах та в умовах необхідності урахування багатоцільових вимог сталого розвитку економіки компанії транспортно-логістичного сектору економіки мають розглядатись в контексті системного підходу та позиціонуватись як окремі відкриті та складні соціально-економічні системи та як елемент соціально-економічних систем вищого порядку, відповідно дотримуватись означеної сукупності принципів в управлінні.*

*Ключові слова:* методологічний підхід, управління розвитком, сталий розвиток, компанії, транспортно-логістичний сектор економіки.

**Постановка проблеми.** Розвиток транспортно-логістичного сектору економіки впливає на формування значної частини соціально-економічної системи держави в силу економічної та геополітичної ролі галузі. Збалансоване використання транспортної інфраструктури та транспортних засобів поряд із ефективною взаємодією транспортних компаній та управління ними визначає динаміку зростання національної економіки та галузей національного господарства, сприяє регіональному соціально-економічному розвитку, згладжує територіальні та структурні диспропорції, розширяє географію та залучає до господарського обігу нові території.

© Парфеньєва О. Г., 2023

Стан транспортно-логістичного сектору економіки значною мірою визначає конкурентоспроможність та інтенсивність розвитку усіх галузей та ринків, сприяє активізації підприємницької та ділової активності, що, зрештою, визначає якість та рівень життя, а отже добробут населення. Саме тому процеси та механізми управління транспортними компаніями зокрема та галуззю в цілому, як соціально-економічними системами локального та інституційного рівня, мають важливе значення.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** В умовах глобалізації транспортна система здійснила перехід від ізольованого стану (Isolated state) до відкритої економіки (Open economy) (N. Filip, C.P. Catalin, 2014 [4]). Такий перехід обумовив низку трансформаційних процесів в транспортно-логістичному секторі та став потужним фактором економічного зростання територій. Логіка трансформацій та чисельні дослідження (В.М. Геєць, О.І. Волошин, В.О. Дзензерський, О.І. Никифорок, 2020 [25], В.П. Яновська, Г. В. Кириченко, 2020 [31], В.І. Творонович, 2018 [7], О.О. Кравченко, 2013 [18], Г.Д. Ейтутис, 2009 [14], В.Л. Дикань, В.О. Зубенко, 2008 [13], Ю.С. Бараш, 2006 [10], А.М. Редзюк, 2005 [8], В.П. Ільчук, 2004 [15], Є.М. Сич, 2004 [27], А.М. Новікова, 2003 [22], О.М. Ложачевська, 2002 [20] та багато інших) свідчать, що необхідність розвитку економічного простору країни базується на національній та міжнародній транспортній системі. Проте, на сьогодні залишаються невирішеними проблеми підтримки розвитку економічної діяльності галузі в цілому та компаній транспортно-логістичного сектору зокрема у нестаціонарних умовах та з урахуванням багатоцільових вимог сталого розвитку економіки.

**Метою статті** є узагальнення змісту методологічних підходів і формування принципових засад управління розвитком компаній транспортно-логістичного сектору економіки.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Сучасні трансформації традиційних транспортно-логістичних ланцюгів, сегментованих і мінливих потреб клієнтів, нестабільність інших зовнішніх факторів впливу обумовлюють значну динаміку ринку транспортних послуг. Динамічність процесів виявляється у низці кількісно-якісних змін, що спрямовують взаємодію логістичних операторів, транспортних компаній, торгових посередників, виробничих підприємств, тощо, перетворюючи економічні відносини у нові ефективні форми. Як наслідок в системі економічного управління в горизонті короткострокового бачення виникає потреба у посиленні координації дій учасників транспортно-логістичних ланцюгів, яка у довгостроковій перспективі втілюється у потребу визначення шляхів для трансформаційних змін і прискорення усіма зацікавленими сторонами процесів впровадження інноваційних та навіть спільних способів управління.

Чутливість взаємозв'язків до зовнішнього впливу ускладнює процеси прийняття рішень та обумовлює необхідність диференціації методологічних підходів до управління розвитком транспортно-логістичних компаній. Вибір напрямів використання логіки і методів управління ускладнюється неоднорідністю об'єктів управління і, як наслідок, являє собою набір декількох методологічних підходів, кожен з яких застосовний для певного рівня, типу завдань і обставин. Методологічні підходи, що використовуються в управлінні розвитком транспортно-логістичного сектору не є унікальними, у теорії та на практиці накопичений широкий інструментарій, між тим, на наш погляд, важливо розуміти, що саме у сукупності означений теоретико-прикладний базис і формує загальні засади управління розвитком галузевих компаній, закладаючи його принципи. Зокрема, моделюючи розвиток будь-якої компанії, у т.ч. компанії транспортно-логістичного сектору економіки, важливо позиціонувати її як відкриту соціально-економічну систему, яка складається із сукупності взаємозв'язаних елементів, що взаємодіють із зовнішнім середовищем. Передусім така соціально-економічна система

представляється через сукупність функцій, яку реалізує суб'єкт господарювання задля досягнення мети з урахуванням певних умов і обставин через пошук можливих альтернатив. Систематично виконувані функції являють собою певну послідовність операцій, оптимізація яких забезпечує взаємообумовлені кількісно-якісні зміни соціально-економічної системи, а дії, обмежені у часі та зорієнтовані на реалізацію певних завдань, моделюються викормлено з орієнтацією на необхідність розв'язання проблем та/або на формування нових потреб та задоволення потенційних запитів.

З позицій функціонального підходу (Functional Approach) управління розвитком соціально-економічних систем розглядається через сукупність функцій, які реалізуються за напрямками економічної діяльності. Зміст функціонального підходу ґрунтується на комплексному та узгодженому використанні функцій для реалізації тактичних і стратегічних цілей суб'єкта господарювання або галузі. Логіка використання функціонального підходу полягає у визначенні функцій за кожним напрямком економічної діяльності, порівнянні альтернативних об'єктів управління, виділенні функцій, що спряють мінімізації витрат та забезпечують максимізацію ефекту на одиницю продукту. За функціональним підходом система управління абстрагується від об'єктів, які виконують функції, та зосереджується на функціоналі (О.Г. Кірдіна, 2014 [17]).

За системним підходом (Systematic Approach) «управління» позиціонується як система, тобто як сукупність взаємопов'язаних елементів. В системі управління виокремлюються та об'єднуються у єдиний комплекс складові, між якими та із зовнішнім середовищем відбувається взаємодія. Крім того суб'єкт господарювання чи галузь, як об'єкт управління, також розглядаються як системи, які поєднують в органічне ціле завдання свого функціонування і розвитку, ресурси необхідні для їхнього виконання, процеси, що забезпечують реалізацію економічної діяльності та послідовно реалізуються усередині та поза межами соціально-економічних систем (Р. Drucker, 2005 [2]; О.М. Полінкевич та ін., 2017 [24]; Е.І. Данілова, 2020 [11]). Зміст поняття «системність» описує всебічну упорядкованість і загальну цільову зорієнтованість елементів та процесів управління функціонуванням і розвитком суб'єкта господарювання або галузі, а «комплексність» підкреслює взаємодію і взаємозумовленість чинників кількісних та якісних змін. Аналітичний апарат системного підходу сфокусований на одночасному урахуванні внутрішнього та зовнішнього середовища соціально-економічної системи, передбачає проведення досліджень ендогенних (задачі, ресурси, процеси та ін.) і екзогенних (економічних, геополітичних, соціальних, демографічних, екологічних тощо) чинників. З позиції системного підходу ефект від функціонування та результати розвитку соціально-економічних систем формується не скільки окремими складовими (елементами), скільки у підсумку взаємозв'язаної тісної взаємодії складових елементів. При цьому еволюція (розвиток) відбувається шляхом кількісно-якісних змін, що відбуваються під час адаптації соціально-економічних систем до викликів внутрішнього та зовнішнього середовища. За системним підходом П. Друкера управління здійснюється за цілями (Р. Drucker, 2005 [2]); за моделлю McKinsey 7S, розробленою Р. Вотерманом (R. Waterman) і Т. Пітерсом (T. Peters), базується на концепції узгодженості та взаємодоповнюваності семи складників організації (система «7S»): структури (structure), стратегії (strategy), інформаційного забезпечення (systems), кваліфікації (skills), стилю (style), персоналу (staff), спільних цінностей (superordinate) (В. Bishwajit, 2015 [1]). Але, не зважаючи на концептуальну різницю, в будь-якому випадку фундаментальні засади системного підходу до управління розвитком визначаються теорією систем.

Ситуаційний підхід (Situational Approach) фокусує управління на ситуаціях, тобто на сукупності умов і обставин, що створюють певний стан та викликають ті чи інші форми взаємодії. В такому разі процеси управління концентруються на виявленні та ідентифікації ситуацій, дослідженні

факторів і чинників впливу, встановленні тенденцій і закономірностей, які визначають поточну ефективність функціонування і спрямовують подальший розвиток соціально-економічних систем. Відповідно до ситуаційного підходу за результатами аналізу середовища виявляються ключові чинники підвищення конкурентоспроможності суб'єктів господарювання (О.М. Полінкевич та ін., 2017 [24]). Відповідно до концепції ситуаційного підходу Г. Денісона вибір методів управління визначається конкретним набором умов і обставин – ситуацією, що у поточному періоді або у перспективі суттєво впливає(тиме) на стан соціально-економічної системи (R. Denison, 1997 [3]). Значна мінливість великої кількості умов і обставин зумовила розробку і інтеграцію в процеси управління методів сценарного планування (Scenario Planning) та прогнозування (сценарних методів, Scenario Method), технологія яких передбачає формування управлінських рішень та реалізацію комплексних планів за результатами дослідження сукупності причинно-наслідкових зв'язків певного набору ситуацій (О.О. Кравченко, 2013 [18]; О.М. Полінкевич та ін., 2017 [24]; В.Ф. Кифяк та ін., 2017 [28]). Крім ситуаційного сценарні методи можуть включати елементи системного мислення (Systems Thinking) зокрема визнання того, що окремі фактори можуть поєднуватися складними способами і через нелінійні цикли зворотного зв'язку створювати різноманітні альтернативи бачення майбутнього. Таким чином за ситуаційним підходом здійснюється проектування варіантів управлінських рішень, які мають потенціал реалізації за умови певного розвитку ситуації та у сукупності адаптивно охоплюють низку складових, серед яких на рівні суб'єктів господарювання виділяються такі елементи системи управління, як корпоративна культура, організаційна структура, система планування.

Синергетичний підхід (Synergetic Approach) до управління складними соціально-економічними системами заснований на міждисциплінарній методології. По своїй суті він сконцентрований на сумісній дії (синергетиці, Synergetics) елементів самоорганізованих структур, що утворюються у відкритих нерівноважних середовищах та перебувають у стані динамічної стійкості. Синергетичний підхід розглядає кризові ситуації як постійний процес переходу від рівноваги (стабільного стану, коли зміни мають флуктуаційний (Fluctuation) характер або характер випадкового відхилення від середнього значення) до нерівноваги (коли зовні незначні явища та процеси викликають стрибкоподібні зміни соціально-економічної системи). Перманентна напруга системи при прагненні до стабільного стану (рівноваги) знімається за умови досягненні точки рівноваги, що характеризується певною мірою порядку та певною мірою невизначеності (порушення або ентропії (Entropy) системи) (Н.В. Касьянова, 2011 [1]). Процес переходу від рівноваги до нерівноваги є важливим чинником самоорганізації природних структур, саме тому згідно з синергетичним підходом в основі розвитку знаходиться концепція самоорганізації (Г. Хакен, 1977 [5]). Як наслідок основне завдання управління зводиться до дослідження реальності і пошуку можливостей та ситуацій вибору – точок роздвоєння (біфуркації, Bifurcation) в процесі розвитку соціально-економічної системи (Л.Н. Сергеева, 2003 [26]).

З позицій проектного підходу (Project-Based Approach) управління розглядається як діяльність, спрямована на забезпечення реалізації проектів або сукупності дій, обмежених у часі і спрямованих на досягнення конкретної мети або вирішення проблеми. В основі проектного підходу перебуває орієнтація на досягнення цілей в рамках заданих обмежень. Набір методів управління визначається з урахуванням унікальності проекту або програми та необхідності забезпечення досягнення мети у заданій системі критеріїв (О.Б. Данченко, В.О. Занора, 2019 [12]). Дослідники наголошують, що якщо за модель взаємодії при застосуванні проектного підходу вибрати ієрархію, то сукупність проектів та зв'язків можна представити як систему і, відповідно, описати за допомогою системного підходу. Застосування проектного підходу в управлінні передбачає створення тимчасових систем для виконання проектних завдань або

здійснення проектної діяльності. Використання практик управління проектами дозволяє системі управління стати більш динамічною, гнучкою, чутливою у неспокійному середовищі та поряд з тим креативнішою та більш інноваційною, спроможною швидко реагувати на зміни ринкового попиту.

Відповідно до процесного підходу (Process-Based Approach) управління являє собою низку взаємопов'язаних дій, що реалізуються у певній послідовності та є функціями процесу управління (планування, організація, керування, контроль) (Н.В. Касьянова, 2011 [1], О.М. Полінкевич та ін., 2018 [24]). Процесний підхід по суті втілює у собі класичний функціональний підхід до формування системи управління з орієнтацією на замовника. В більш широкому розумінні процесний підхід розглядає управління у вигляді сукупності виконуваних у логічній послідовності, безперервних, систематичних, взаємопов'язаних і взаємообумовлених операцій, спрямованих на втілення бачення, місії, основної цінності і у підсумку досягнення бажаних результатів функціонування і розвитку соціально-економічних систем. З позицій процесного підходу планомірні та передбачувані наслідки досягаються результативніше та ефективніше, коли діяльність розуміють як сукупність залежних, синхронних та узгоджених процесів. Відповідно до ISO 9001:2015 процесний підхід дає змогу управлінню проектувати процеси та моделювати їхню взаємодію та передбачає інтеграцію в систему управління цикл у «Плануй – Виконуй – Перевірйй – Дій» («Plan – Do – Check – Act», PDCA) та ризик-орієнтованого мислення (Risk-Oriented Thinking). При цьому ризик-орієнтоване мислення дає змогу виявляти у процесах зокрема та у системі управління в цілому чинники відхилень від запланованих результатів і з метою мінімізації негативних впливів і максимізації потенціалу використання можливостей розробляти запобіжні заходи контролю (ДСТУ ISO 9001:2015, 2016 [21]).

Стратегічний підхід (Strategic Approach) в управлінні полягає в забезпеченні відповідності між вимогами ринку та економічною діяльністю у довгостроковій перспективі і застосовується у випадках появи нових складних завдань з великою кількістю і значною динамікою змінних, наявністю випадкових чинників та обмежень, високої ціни помилок при прийнятті управлінських рішень, відсутності формалізованих схем і процедур вирішення завдань (Н.В. Касьянова, 2011 [1], О.М. Полінкевич та ін., 2018 [24]). Саме тому в умовах швидкої зміни навколишнього середовища, формування нових потреб і запитів споживачів, посилення ринкової конкуренції, глобалізації та створення нових можливостей розвитку бізнесу (природно та через трансформацію механізмів регулювання), розвиток інформаційних мереж і цифрових технологій стратегічний підхід в управлінні соціально-економічними системами одержав широке розповсюдження. Фокусуючись на довгостроковій перспективі та урахуваючи умови невизначеності, стратегічний підхід органічно поєднується із сутністю розвитку і втілюється у стратегічному управлінні як на рівні національної економіки та галузей, так і на рівні окремих компаній. Стратегічне управління набуває змісту управління змінами та розвитком економічної діяльності, в умовах глобалізації забезпечуючи конкурентоспроможність соціально-економічних систем на інноваційній основі.

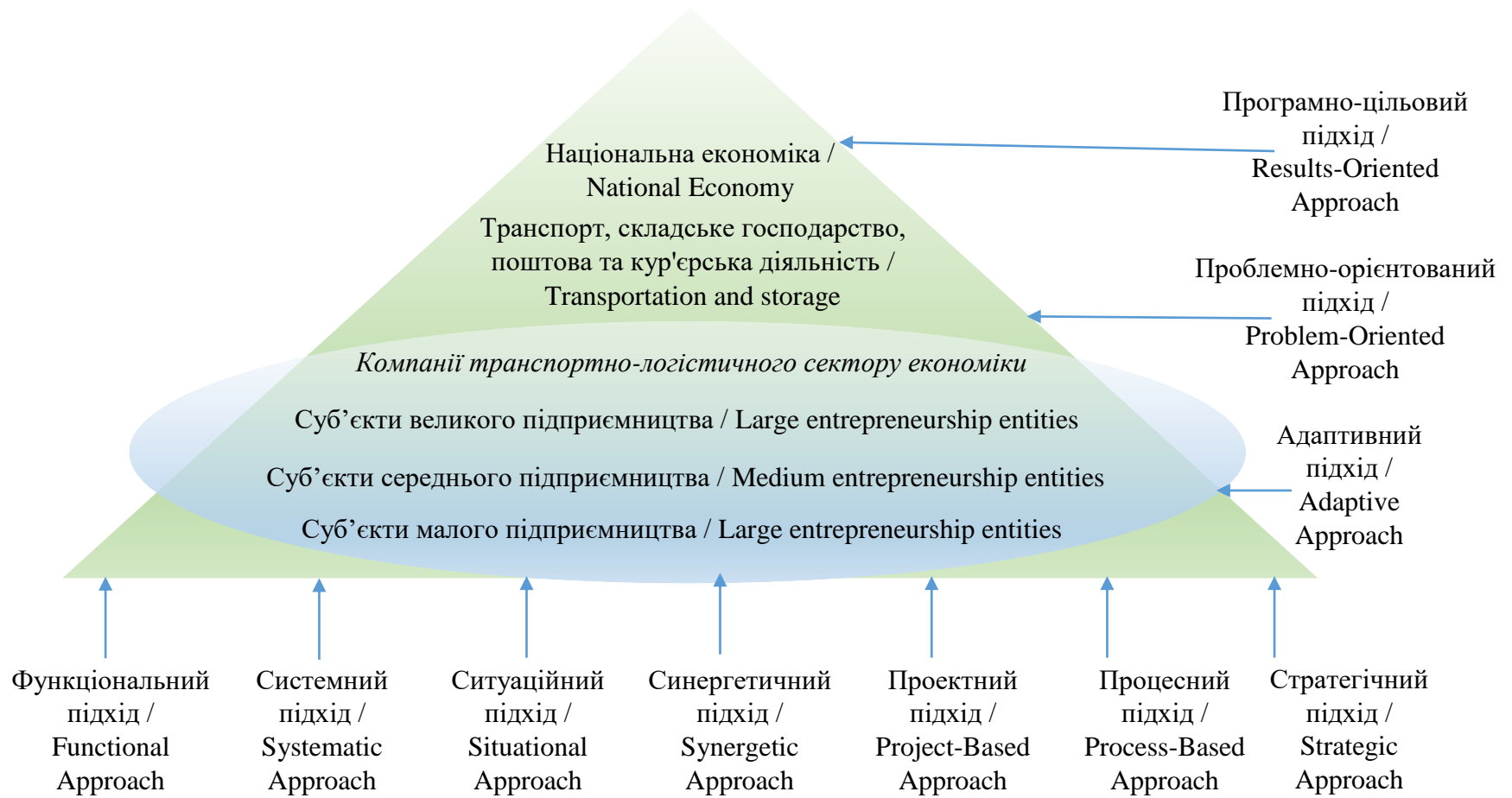
За програмно-цільовим підходом (Results-Oriented Approach) управління орієнтується на досягнення конкретних кінцевих результатів у вирішенні низки проблем функціонування і розвитку тієї чи іншої галузі або регіону у заздалегідь встановлені терміни (Г.С. Поспелов, В.А. Іріков, 1976 [23]). Цільове управління потребує зрозумітих і чітко визначених цілей економічної діяльності, формування актуальних програм досягнення максимальних бажаних результатів та оцінки відстежуваних параметрів роботи шляхом вимірювання очікувань на всіх етапах досягнення поставлених цілей (Дж. Морісей. 1970 [6]). Як наслідок, фундаментальними засадами програмно-цільового управління є орієнтація на кінцеву мету економічної діяльності, наскрізне планування об'єкта управління, безперервність, встановлена послідовність і часова

визначеність впровадження запланованих заходів, самокерування процесами реалізації визначених дій та звітування за виконаними завданнями, періодичність оцінки, контролю прогресу та корегування операцій. Методи управління, розроблені з урахуванням обмежень ресурсів та часу для реалізації завдання досягнення максимального результату на засадах програмно-цільового підходу, активно використовуються на рівні національної економіки та великими компаніями.

Проблемно-орієнтований підхід (Problem-Oriented Approach) сформувався у рамках ситуаційного підходу і є відносно новим поглядом на прийняття управлінських рішень, зорієнтованим не на вирішення ситуації, яка склалася, а на розв'язання проблеми як певного теоретичного або практичного завдання (задачі), що, своєю чергою, передбачає адаптивність, гнучкість, уміння своєчасне приймати управлінські рішення з використанням наявних ресурсів (В.І. Лаптев, 2018 [19]). З позиції проблемно-орієнтованого підходу управління базується на гіпотезі існування проблем використання економічного потенціалу країни, регіону, суб'єктів господарювання, які вимагають аналізу та прийняття обґрунтованих управлінських рішень на національному та регіональному рівнях у рамках компетенцій органів влади, а також відповідних підрозділів компаній. Відносно розвитку проблемно-орієнтований підхід передбачає сукупність управлінських дій та впливів, спрямованих на вирішення теоретико-прикладних завдань (задач) стосовно ефективного використання ресурсів за рахунок отримання нового знання та досвіду за допомогою наукової рефлексії й активних практичних дій і досліджень.

Адаптивний підхід (Adaptive Approach) до управління в системі прийняття рішень подано в роботах М.О. Кизими, Т.С. Клебанової (2007 [9]), Л.А. Филипковскої (2011, [29]). За поданням дослідників адаптивне підхід в управлінні соціально-економічними системами є процесом управління, що використовує певну модифікацію моделі економічного завдання та адаптивну економіко-математичну модель об'єкта, за допомогою якої оцінюються параметри моделі завдання управління (Л.А. Филипковскої, 2011 [29]). Зміна модифікацій в залежності від умов управління забезпечує структурну, а зміна параметрів модифікації – параметричну адаптацію соціально-економічної системи. Вибір модифікацій та зміна параметрів здійснюється з урахуванням критеріїв адаптивного управління. Необхідно підкреслити, що поява адаптивного підходу зумовлена процесами глобалізації світового ринку, ускладненням господарських зв'язків, наростанням швидкості фінансових і соціальних перетворень, оновлення технологій, посиленням гнучкості процесів регулювання, ролі комунікаційних та інформаційних мереж, а отже ускладненням завдань управління, посиленням умов невизначеності та зниженням рівня передбачуваності майбутніх результатів функціонування та розвитку соціально-економічних систем. Концепція адаптивного управління ставить завдання ув'язати систему прийняття рішень з впливом мінливих процесів зовнішнього середовища. Фактори непрямого зовнішнього впливу (ринки, курси валют, тощо) суттєво впливають на номенклатуру, обсяги та ціну виготовлених продуктів. І якщо за класичним ситуаційним підходом основними чинниками є внутрішні фактори розвитку підприємства, і навіть фактори прямого зовнішнього впливу (покупці, постачальники, органи державного регулювання), то за адаптивним важливо і, як наслідок, доводиться звертати увагу на фактори непрямого зовнішнього впливу. До того ж роль адаптивного управління зростає за умов економічних криз, умов соціальної та політичної нестабільності, гібридних загроз і, тим більше, прямого воєнного втручання.

Отже, як свідчать результати узагальнення основних напрямів використання логіки та методів управління розвиток компаній транспортного-логістичного сектору економіки забезпечується в наслідок використання низки методологічних підходів, а саме:



**Рис. Методологічні підходи управління розвитком соціально-економічних систем на прикладі транспортно-логістичної сектору економіки**

*Джерело: складено автором*

(1) функціонального, (2) системного, (3) ситуаційного, (4) синергетичного, (5) проектного, (6) процесного, (7) стратегічного, (8) програмно-цільового, (9) проблемно-орієнтованого, (10) адаптивного підходів. Узагальнення змісту методологічних підходів демонструє потенціал впливу, альтернативність та універсальність їхнього застосування. І в цьому сенсі варто погодитись із твердженням В.Ю. Філіппова, що методологічна компонента управління має альтернативний характер та може бути та застосовна на макро- та мікрорівнях у різний спосіб (2020, [30]). Між тим, підводячи підсумки систематизації, слід додати, що:

По-перше, *альтернативність методологічних підходів* дозволяє сформулювати інструментарій впливу на розвиток компаній транспортно-логістичного сектору економіки, втілюючи різні концепції та реалізуючи при цьому певну логіку і методи управління, які, незважаючи на різницю, фокусують на досягненні загальної мети економічної діяльності з урахуванням контексту.

По-друге, зміст концептуальних засад в цілому демонструє *універсальність застосування методологічних підходів* стосовно сфер економічної діяльності, водночас, хоча і не встановлює чітких обмежень, у певному ступені диференціює підходи за рівнями соціально-економічних систем (зокрема сфера застосування програмно-цільового підходу тяжіє до рівня національної економіки, галузі та великих компаній, ситуативного – до рівня суб'єктів господарювання).

По-третє, незважаючи на альтернативний та універсальний характер кожного методологічного підходу представлена *сукупність є цілісною* і за своєю сутністю загалом закладає *принципові засади управління функціонуванням і розвитком соціально-економічних систем*. У системі управління у тому або іншому ступені присутні ознаки різних методологічних підходів з привалюванням певних з них. Залежно від пріоритетів у побудові системи управління принципові засади загалом залишаються цілісними, проте роль принципів, що відповідають пріоритетному методологічному підходу посилюється.

В такому разі до *основних принципів управління розвитком соціально-економічних систем* в цілому та компаній транспортно-логістичного сектору зокрема слід віднести: (1) функціональність (*FP*), (2) системність (*SP*), (3) ситуаційність (*SiP*), (4) синергетичність (*SnP*), (5) проектування (*PtP*), (6) процесність (*PsP*), (7) стратегічність (*StP*), (8) ціле орієнтованість (*RP*), (9) спроможність вирішувати проблеми (*PrP*), (10) адаптивність (*AP*). Принцип *стратегічності* (Strategicness = Strategic + -ness) було введено як результат пошуку відповідності найменування категорії (властивості управління) змісту методологічного підходу. *Стратегічність визначається як характеристика (атрибутивна ознака), що позначає потенціал (спроможність) бути стратегічним*. За даними онлайн-сервісу Google Books Ngram Viewer означений термін не є надто розповсюдженим, проте набуває певного поширення останнім часом (особливо з 2002 року), крім того протягом 2018–2019 років було опубліковано декілька літературних видань у різних галузях знань, понятійний апарат яких використовує означену категорію, що позначає *фокус на широку перспективу*.

Таблиця. Принципові засади управління розвитком соціально-економічних систем

Методологічні підходи		Основні принципи		
1		2		
найменування	<i>A</i>	найменування	<i>P</i>	зміст
Функціональний підхід /	<i>FA</i>	Функціональність	<i>FP</i>	Тісний зв'язок з функціями, які реалізуються за напрямками економічної

Кінець таблиці

1		2		
Functional Approach				діяльності соціально-економічної системи
Системний підхід / Systematic Approach	SA	Системність	SP	Формування і реалізація як сукупності взаємопов'язаних елементів, взаємодія яких у взаємозалежності із зовнішнім середовищем забезпечує досягнення потрібного ефекту
Ситуаційний підхід / Situational Approach	SiA	Ситуаційність	SiP	Урахування умов і обставин (ситуацій), що впливають на стан, форми взаємодії, ефективність і розвиток соціально-економічної системи
Синергетичний підхід / Synergetic Approach	SnA	Синергетичність	SnP	Сумісна дія і динамічна стійкість елементів соціально-економічної системи у відкритому нерівноважному середовищі, ідентифікація процесу переходу між станами рівноваги і не рівноваги, дослідження реальності і пошуку можливостей та ситуацій вибору
Проектний підхід / Project-Based Approach	PtA	Проектування	PtP	Формування і реалізація як сукупності обмежених у часі дій (тимчасових систем), спрямованих на досягнення конкретної мети або вирішення проблеми в рамках заданих обмежень
Процесний підхід / Process-Based Approach	PsA	Процесність	PsP	Формування і реалізація як сукупності взаємопов'язаних, послідовних дій (планування, організація, керування, контроль) орієнтованих на замовника та досягнення мети
Стратегічний підхід / Strategic Approach	StA	Стратегічність	StP	Зорієнтованість на довгострокову перспективу з урахуванням умов невизначеності для забезпечення конкурентоспроможності соціально-економічної системи на інноваційній основі
Програмно-цільовий підхід / Results-Oriented Approach	RA	Ціле орієнтованість	RP	Зорієнтованість на досягнення кінцевої мети, конкретних результатів функціонування і розвитку соціально-економічної системи
Проблемно-орієнтований підхід / Problem-Oriented Approach	PrA	Спроможність вирішувати проблеми	PrP	Зорієнтованість на розв'язання проблеми як певного теоретичного або прикладного завдання або перешкоди у досягнення мети функціонування і розвитку соціально-економічної системи
Адаптивний підхід / Adaptive Approach	AA	Адаптивність	AP	Спроможність змінювати параметри соціально-економічної системи залежно від умов зовнішнього середовища для досягнення потрібного ефекту

Джерело: складено автором

**Висновки та пропозиції.** У сучасних нестаціонарних умовах та в умовах необхідності урахування багатоцільових вимог сталого розвитку компанії транспортно-логістичного сектору економіки так само мають розглядатись в контексті системного підходу та позиціонуватись як окремі відкриті та складні соціально-економічні системи та як елемент соціально-економічних систем вищого порядку. При цьому при формуванні системи управління розвитком важливо комплементарно використовувати і інші підходи. Потрібно урахувати, що хоча самим методологічним підходам властиві ознаки альтернативності та універсальності, завдяки присутності ознак різних метрологічних підходів в системі управління економічною діяльністю з привалюванням певних з них залежно від завдань і умов розвитку, їхню сукупність можна описати з позицій цілісності і в такому разі ознаки подавати як принципи управління. Відповідно до змісту методологічних підходів було сформовано сукупність базових передумов кількісно-якісних змін, які, зважаючи на універсальність методології представлено, як принципи управління розвитком соціально-економічних систем. Запропоноване подання принципів засад дозволяє вибудувати цілісну систему управління розвитком, у т.ч. компаній транспортно-логістичного сектору економіки, яка одночасно матиме адаптивні властивості та забезпечуватиме ефективне функціонування через розв'язання проблем, оптимізацію процесів, збалансування результатів та витрат за кожною із функцій та по компанії загалом і, водночас, через стратегічну зорієнтованість та проєктне мислення, сприятиме зростанню інноваційності, прийняттю і реалізації нестандартних зорієнтованих на довгострокову перспективу рішень і в цілому забезпечуватиме стаке економічне зростання.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Bishwajit B. Mc Kinsey 7s Framework in Corporate Planning and Policy. International Journal of Interdisciplinary Research in Science Society and Culture (IJIRSSC). Vol. 1, № 1, 2015, pp. 165–168. URL: [https://web.archive.org/web/20180421001625id\\_/http://ijirssc.in/pdf/1428101898.pdf](https://web.archive.org/web/20180421001625id_/http://ijirssc.in/pdf/1428101898.pdf)
2. Drucker P.F. Innovation and Entrepreneurship. Harper Business; Reprint edition, 2005. 288 p.
3. Expanding the Measure of Wealth. Indicators of Environmentally Sustainable Development. The World Bank, 1997. 110 p. <https://doi.org/10.1596/0-8213-3956-7>
4. Filip N., Catalin C.P. The Role of Transport in Economic Development. Mircea cel Batran. Naval Academy Scientific Bulletin, Vol. XVII, № 2 (December 2014), pp. 25–26.
5. Haken H. Synergetics. An Introduction. Springer-Verlag, Berlin-Heidelberg-New York 1977. XII, 325 p.
6. Morrissey George I. management by objectives and results. Addison-Wesley Publishing Company, 1970. 164 p.
7. Yanovska V., Tvoronovych V., Pylypenko O., Bozhok A. Marketing Research as a Way to Increase Competitiveness of Railway Company and Forecasting of Demand for Transport. International Journal of Engineering & Technology. 7(4.3). 2018. P. 583–587.
8. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку: Монографія. Державний автотранспортний науково-дослідний і проєктний інститут; За заг. ред. А.М. Редзюка. К.: ДП «ДержавтотрансНДПроект», 2005. 400 с.
9. Адаптивные модели в системе принятия решений: монографія; под ред. Н.А. Кизима, Т.С. Клебановой. Х.: ИНЖЭК, 2007. 368 с.
10. Бараш Ю.С. Управление железнодорожным транспортом страны: Монографія. Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту заліз. трансп. ім. акад. В.Лазаряна, 2006. 252 с.
11. Данілова Е.І. Концепція системного підходу до управління економічною безпекою підприємства: монографія. Вінниця: Європейська наукова платформа, 2020. 342 с.
12. Данченко О.Б., Занора В.О. Проєктний менеджмент: управління ризиками та змінами в процесах прийняття управлінських рішень: монографія. Черкаси: ПП Чабаненко Ю.А., 2019. 278 с.
13. Дикань В.Л., Зубенко В.О. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: Монографія. Х.: УкрДАЗТ, 2008. 194 с.
14. Ейтутис Г.Д. Теоретико-практичні основи реформування залізниць України: Монографія. Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2009. 240 с.
15. Ільчук В.П. Інноваційно-інвестиційні системи залізничного транспорту: становлення та розвиток. К.: Логос, 2004. 381 с.

16. Касьянова Н.В. Управление развитием предприятия на основе кумулятивного подхода: концепция, модели и методы: монография; НАН Украины, Ин-т экономики промышленности. Донецьк: СПД Куприянов В.С., 2011. 374 с.
17. Кірдіна О.Г. Процесний підхід до управління персоналом. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2014. № 46. С. 278–281.
18. Кравченко О.О. Сценарне фінансове планування і прогнозування на залізничному транспорті: теорія і практика: Монографія. К.: ДЕТУТ, 2013. 300 с.
19. Лаптев В.І. Теорія і практика формування проблемно-орієнтованої системи управління та розвитку людських ресурсів: монографія. Харків: ФОП Лібуркіна Л. М., 2018. 354 с.
20. Ложачевська О.М. Управління функціонуванням та розвитком транспортного комплексу регіону: Монографія. Нац. авіац. ун-т. К., 2002. 248 с.
21. Національний стандарт України: ДСТУ ISO 9001:2015 (ISO 9001:2015, IDT). Системи управління якістю. Вимоги. Київ, ДП «УкрНДНЦ», 2016. 30 с.
22. Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. К.: НІПМБ. 2003. 494 с.
23. Поспелов Г.С., Ириков В.А. Программно-целевое планирование и управление. М.: Советское радио, 1976. 440 с.
24. Процесне та соціально-компетентне управління інноваційним розвитком підприємницьких систем: монографія; за наук. ред. д-ра екон. наук, проф. О.М. Полінкевич. Луцьк: Вежа-Друк, 2017. 368 с.
25. Розвиток економічних та науково-технічних основ транспорту п'ятого покоління. Геєць В.М., Волошин О.І., Дзензерський В.О., Никифорок О.І.; НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозів НАН України»; Інститут геотехнічної механіки ім. М.С. Полякова НАН України; Інститут транспортних систем і технологій НАН України. Електрон. ресурс. К., 2020. 254 с.
26. Сергеева Л.Н. Нелинейная экономика: модели и методы. Запорожье: Полиграф, 2003. 217 с.
27. Сич Є.М., Гудкова В.П. Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність: Монографія. К.: «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2004. 245 с.
28. Сценарне прогнозування розвитку прикордонних регіонів: монографія; за заг. редакцією В.Ф. Кифяка; Чернівецький торговельно-економічний інститут Київського національного торговельно-економічного університету. Чернівці: Місто, 2017. 330 с.
29. Филипповская Л. А. Интеллектуальные модели в адаптивном управлении экономическими системами. Бизнес-Информ, № 8, 2011. С. 216–219.
30. Філіппов В.Ю. Системно-інтегроване управління розвитком підприємництва за імперативами сталого розвитку в інформаційно-інноваційній економіці. Дис... на здобуття... д-ра екон. наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). Одеський національний політехнічний університет, Одеса, 2020. 516 с.
31. Яновська В.П., Кириченко Г.В. Бенчмаркінг ринку транспортних послуг: порівняльний аналіз України. Економіка України. 2020. № 12. С. 3–20.

## REFERENCES

1. Bishwajit B. Mc Kinsey 7s Framework in Corporate Planning and Policy. International Journal of Interdisciplinary Research in Science Society and Culture (IJRSSC). Vol. 1, № 1, 2015, pp. 165–168. [https://web.archive.org/web/20180421001625id\\_/http://ijrsc.in/pdf/1428101898.pdf](https://web.archive.org/web/20180421001625id_/http://ijrsc.in/pdf/1428101898.pdf)
2. Drucker P.F. Innovation and Entrepreneurship. Harper Business; Reprint edition, 2005. 288 p.
3. Expanding the 33 of Wealth. Indicators of Environmentally Sustainable Development. The World Bank, 1997. 110 p. <https://doi.org/10.1596/0-8213-3956-7>
4. Filip N., Catalin C.P. The Role of Transport in Economic Development. Mircea cel Batran. Naval Academy Scientific Bulletin, Vol. XVII, № 2 (December 2014), pp. 25–26.
5. Haken H. Synergetics. An Introduction. Springer-Verlag, Berlin-Heidelberg-New York 1977. XII, 325 p.
6. Morrissey George I. management by objectives and results. Addison-Wesley Publishing Company, 1970. 164 p.
7. Yanovska V., Tvoronovych V., Pylypenko O., Bozhok A. Marketing Research as a Way to Increase Competitiveness of Railway Company and Forecasting of Demand for Transport. International Journal of Engineering & Technology. 7(4.3). 2018. P. 583–587.
8. Avtomobilnyi transport Ukrainy: stan, problemy, perspektyvy rozvytku [Road transport of Ukraine: state, problems, development prospects]: Monohrafiia. Derzhavnyi avtotransportnyi naukovo-doslidnyi i proektnyi instytut; Za zah. red. A.M. Redziuka. K.: DP «DerzhavtotransNDIproekt», 2005. 400 p.
9. Adaptivnye modely v systeme pryniatya reshenyi [Adaptive models in the decision-making system]: monohrafiia; pod red. N.A. Kyzyma, T.S. Klebanovoi. Kh.: YNZhEK, 2007. 368 p.

10. Barash Yu.S. Upravlinnia zaliznychnym transportom krainy [Management of the country's railway transport]: Monohrafiia. D.: Vyd-vo Dnipropetr. nats. un-tu zalizn. transp. im. akad. V.Lazariana, 2006. 252 p.
11. Danilova E.I. Kontseptsiiia systemnoho pidkhdodu do upravlinnia ekonomichnoiu bezpekoiu pidpriemstva [The concept of a systemic approach to the management of economic security of the enterprise]: monohrafiia. Vinnytsia: Yevropeiska naukova platforma, 2020. 342 p.
12. Danchenko O.B., Zanora V.O. Proektnyi menedzhment: upravlinnia ryzykamy ta zminy v protsesakh pryiniattia upravlinskykh rishen [Project management: managing risks and changes in management decision-making processes] : monohrafiia. Cherkasy: PP Chabanenko Yu.A., 2019. 278 p.
13. Dykan V.L., Zubenko V.O. Zabezpechennia efektyvnosti innovatsiinoi diialnosti pidpriemstv zaliznychnoho transportu [Ensuring the effectiveness of innovative activities of railway transport enterprises]: Monohrafiia. Kh.: UkrDAZT, 2008. 194 p.
14. Eitutys H.D. Teoretyko-praktychni osnovy reformuvannia zaliznyts Ukrainy [Theoretical and practical foundations of the reform of railways of Ukraine] : Monohrafiia. Nizhyn: TOV «Vydavnytstvo «Aspekt-Polihraf», 2009. 240 p.
15. Ilchuk V.P. Innovatsiino-investytsiini systemi zaliznychnoho transportu: stanovlennia ta rozvytok. [Innovative and investment systems of railway transport: formation and development]. K.: Lohos, 2004. 381 p.
16. Kasianova N.V. Upravlinnia rozvytkom pidpriemstva na osnovi kumuliatyvnoho pidkhdodu: kontseptsiiia, modeli ta metody [Management of enterprise development based on the cumulative approach: concept, models and methods]: monohrafiia; NAN Ukrainy, In-t ekonomiky promyslovosti. Donetsk: SPD Kupriianov V.S., 2011. 374 p.
17. Kirdina O.H. Protsesnyi pidkhdid do upravlinnia personalom. [Process approach to personnel management]. Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti. 2014. vol. 46. pp. 278–281.
18. Kravchenko O.O. Stsenarne finansove planuvannia i prohnozuvannia na zaliznychnomu transporti: teoriia i praktyka [Scenario financial planning and forecasting in railway transport: theory and practice]: Monohrafiia. K.: DETUT, 2013. 300 p.
19. Laptiev V.I. Teoriia i praktyka formuvannia problemno-oriientovanoi systemy upravlinnia ta rozvytku liudskykh resursiv [Theory and practice of forming a problem-oriented system of management and development of human resources] : monohrafiia. Kharkiv: FOP Liburkina L. M., 2018. 354 p.
20. Lozhachevska O.M. Upravlinnia funktsionuvanniam ta rozvytkom transportnoho kompleksu rehionu [Management of the operation and development of the transport complex of the region]: Monohrafiia. Nats. aviats. un-t. K., 2002. 248 p.
21. Natsionalnyi standart Ukrainy: DSTU ISO 9001:2015 (ISO 9001:2015, IDT). Systemy upravlinnia yakistiu [Quality management systems]. Vymohy. Kyiv, DP «UkrNDNTs», 2016. 30 p.
22. Novikova A.M. Ukraina v systemi mizhnarodnykh transportnykh korydoriv [Ukraine in the system of international transport corridors]. K.: NIPMB. 2003. 494 p.
23. Pospelov H.S., Yrykov V.A. Prohrammno-tselevoe planirovanye y upravlenye [Program-target planning and management]. M.: Sovetskoe radyo, 1976. 440 p.
24. Protsesne ta sotsialno-kompetentne upravlinnia innovatsiynym rozvytkom pidpriemnytskykh system [Process and socially competent management of innovative development of business systems]: monohrafiia; za nauk. red. d-ra ekon. nauk, prof. O.M. Polinkevych. Lutsk: Vezha-Druk, 2017. 368 p.
25. Rozvytok ekonomichnykh ta naukovo-tekhnichnykh osnov transportu piatoho pokolinnia [Development of the economic and scientific and technical foundations of fifth generation transport]. Heiets V.M., Voloshyn O.I., Dzenzerskyi V.O., Nykyforuk O.I.; NAN Ukrainy, DU «In-t ekon. ta prohnozuv. NAN Ukrainy»; Instytut heotekhnichnoi mekhaniky im. M.S. Poliakova NAN Ukrainy; Instytut transportnykh system i tekhnolohii NAN Ukrainy. Elektron. resurs. K., 2020. 254 p.
26. Serheeva L.N. Nelyneinaia ekonomika: modely y metodu [Non-linear economy: models and methods]. Zaporozhe: Polyhraf, 2003. 217 p.
27. Sych Ye.M., Hudkova V.P. Pasazhyrskyi kompleks zaliznychnoho transportu: rozvytok i efektyvnist [Passenger complex of railway transport: development and efficiency] : Monohrafiia. K.: «Vydavnytstvo «Aspekt-Polihraf», 2004. 245 p.
28. Stsenarne prohnozuvannia rozvytku prykordonykh rehioniv: monohrafiia; za zah. redaktsiieiu V.F. Kyfiaka [Scenario forecasting of the development of border regions]; Chernivetskyi torhovelno-ekonomichnyi instytut Kyivskoho natsionalnoho torhovelno-ekonomichnoho universytetu. Chernivtsi: Misto, 2017. 330 p.
29. Fylypkovskaia L. A. Yntellektualnye modely v adaptivnom upravlenyy ekonomicheskymy systemamy [Intelligent models in adaptive management of economic systems]. Biznes-Inform, № 8, 2011. pp. 216–219.
30. Filippov V.Iu. Systemno-intehrovane upravlinnia rozvytkom pidpriemnytsstva za imperatyvamy staloho rozvytku v informatsiino-innovatsiinii ekonomitsi. Dys... na zdobuttia... d-ra ekon. nauk za spetsialnistiu 08.00.04 – ekonomika ta upravlinnia pidpriemstvamy (za vydamy ekonomichnoi diialnosti). Odeskyi natsionalnyi politekhnichnyi universytet, Odesa, 2020. 516 s. [System-integrated management of the development of entrepreneurship according to the imperatives of sustainable development in the information and innovation economy].

31. Yanovska V.P., Kyrychenko H.V. Benchmarking of the transport services market: a comparative analysis of Ukraine [Benchmarking of the transport services market: a comparative analysis of Ukraine]. *Ekonomika Ukrainy*. 2020. № 12. pp. 3–20.

*Olena Parfentieva, Candidate of Economics, Associate Professor  
(Associate Professor of the Department of Economics, Deputy Dean of the Faculty of Correspondence, Distance Learning and Training of Foreign Citizens of the National Transport University)*

### **METHODOLOGICAL APPROACHES IN MANAGEMENT OF THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT COMPANIES AS SOCIO-ECONOMIC SYSTEMS**

*The article summarizes the content of methodological approaches and proposes the principles of managing the development of socio-economic systems. Such methodological approaches as functional, systemic, situational, synergistic, project, process, strategic, program-targeted, problem-oriented, adaptive are identified and analyzed. The systematization of methodological approaches in the management of the development of socio-economic systems demonstrates the potential of influence, alternativeness and universality in the application of appropriate methodological approaches of logic and management methods. Alternativeness allows you to form a toolkit of influence on socio-economic systems, embodying different concepts and focusing on achieving the general goal of economic activity, taking into account the context. Universality is considered in relation to the possibility of application in various spheres of economic activity, but assumes differentiation according to the levels of socio-economic systems. Integrity lays down the fundamental principles of managing the development of socio-economic systems and allows us to highlight such basic principles as functionality, systemicity, situationality, synergy, design, processivity, strategicness, holistic orientation, the ability to solve problems, adaptability and reveal their meaning. At the same time, synergy should be understood as the potential ability of the management system to focus on the future. In modern non-stationary conditions and in the conditions of the need to take into account the multi-purpose requirements of the sustainable development of the economy, companies of the transport and logistics sector of the economy should be considered in the context of a systemic approach and positioned as separate open and complex socio-economic systems and as an element of higher order socio-economic systems, accordingly comply with the specified set of principles in management.*

**Keywords:** methodological approach, development management, sustainable development, companies, transport and logistics sector of the economy.

*Стаття прийнята до друку 10 травня 2023 року*