

DOI: 10.55643/fcapter.2.43.2022.3710

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОРПОРАТИВНОЇ СОЦІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ У ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМАХ

Разумова К. М.

доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри організації авіаційних робіт та послуг Національного авіаційного університету, Київ, Україна;
 ORCID: [0000-0001-6385-2823](https://orcid.org/0000-0001-6385-2823)

Кириленко О. М.

доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри менеджменту зовнішньоекономічної діяльності Національного авіаційного університету, Київ, Україна;
 e-mail: ons@ua.fm;
 ORCID: [0000-0003-2406-7050](https://orcid.org/0000-0003-2406-7050)
 (Corresponding author)

Новак В. О.

кандидат економічних наук, професор, професор кафедри менеджменту ЗЕД Національного авіаційного університету, Київ, Україна;
 ORCID: [0000-0001-6899-2016](https://orcid.org/0000-0001-6899-2016)

Гуріна Г. С.

доктор економічних наук, доцент, професор кафедри менеджменту ЗЕД Національного авіаційного університету, Київ, Україна;
 ORCID: [0000-0002-1419-4956](https://orcid.org/0000-0002-1419-4956)

Зарубінська І. Б.

доктор педагогічних наук, професор, професор кафедри логістики Національного авіаційного університету, Київ, Україна;
 ORCID: [0000-0002-7931-1324](https://orcid.org/0000-0002-7931-1324)

Received: 07/02/2022

Accepted: 06/04/2022

Published: 29/04/2022

© Copyright
 2022 by the author(s)



This is an Open Access article distributed under the terms of the [Creative Commons CC-BY 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

АНОТАЦІЯ

Обґрунтовано необхідність розроблення дієвого механізму забезпечення корпоративної соціальної відповідальності транспортної галузі України. Доведено, що реалізація принципів соціальної відповідальності в діяльності транспортних підприємств як на стратегічному, так і на операційному рівнях є однією з головних передумов забезпечення їхньої конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг. Розроблено пропозиції щодо формування і впровадження організаційно-економічного механізму, який забезпечить можливість транспортним підприємствам адаптуватися до змін і чітко та оперативно реагувати на вплив зовнішнього середовища. В основу таких пропозицій, поряд із використанням прогресивних технологій транспортних перевезень, покладено системний підхід у діяльності транспортних систем країни. Науково обґрунтовано створення відділу корпоративної соціальної відповідальності транспорту.

Ключові слова: транспорт, транспортна система, соціальна відповідальність, організаційно-економічний механізм, забезпечення конкурентоспроможності, системний підхід

JEL Класифікація: G19

ВСТУП

Аналіз результатів маркетингових досліджень на вітчизняному ринку транспортних послуг у сегменті «пасажирські перевезення» за останні роки показує, що з поширенням кризи і ростом конкуренції кожний вид транспорту активно прагне зберегти частку ринку або завоювати на ньому додаткові позиції. Щоб вирішити нині таке завдання, оцінювання результатів перевезень повинно відбуватися на основі системного підходу з урахуванням принципів співпраці, самоорганізації корпоративної соціальної відповідальності (далі – КСВ) і рівня конкуренції у транспортних системах. Як предмет дослідження розглянуто керуючу компоненту складної «транспортної системи» – організаційно-економічний механізм забезпечення КСВ.

АКТУАЛЬНІСТЬ ДОСЛІДЖЕННЯ

Упровадження принципів соціальної відповідальності на стратегічному та операційному рівнях у діяльність транспортних підприємств є однією з основних передумов конкурентоспроможності на сучасному ринку транспортних послуг поряд з організацією і впровадженням прогресивних технологій перевезення пасажирів та вантажів на транспорті. Соціально відповідальна діяльність транспортного підприємства має відповідати його стратегічним цілям, що зумовлює потребу розроблення організаційно-економічного механізму забезпечення корпоративної соціальної відповідальності у транспортних системах.

АНАЛІЗ ДОСЛІДЖЕНЬ І ФОРМУВАННЯ ЗАВДАННЯ

Значний внесок у розвиток корпоративної соціальної відповідальності зробили такі вчені, як: О. Новікова, А. Колот, Є. Мішенін, О. Охріменко, О. Панькова, Н. Сіменко,

М. Саприкіна, В. Грищук, Т. Мостенська, О. Грішнова, А. Харламова, М. Бойко та інші. Зокрема, на транспортних підприємствах розвиток корпоративної соціальної відповідальності розглянуто в роботах таких науковців, як В. Новак [1–6; 8], О. Кириленко [2–4; 6; 8], В. Передерій [1], К. Разумова [2–4; 6; 8], В. Ігнатюк [3; 7], О. Ложачевська [7], А. Станкевич-Мроз [5], В. Марченко [1], Т. Мостенська [8], Е. Данілова [1; 4] та інших.

Віддаючи належне напрацюванням учених, варто зазначити: відповідальність транспортних підприємств створює необхідність урахування керівництвом механізму ухвалення управлінських рішень щодо неринкових факторів, зокрема параметрів впливу державних органів, місцевих громад, бізнес-партнерів. Це зумовлює формування такого інституту, як корпоративна соціальна відповідальність бізнесу в транспортних системах, що проявляється дією механізму економічної та організаційної складової на вбудовану в нього «транспортну систему».

МЕТА ТА НАУКОВА НОВИЗНА

Розроблення і наукове обґрунтування пропозицій щодо забезпечення корпоративної соціальної відповідальності у транспортних системах.

Усебічно обґрунтовано створення дієвого механізму забезпечення корпоративної соціальної відповідальності транспортної галузі України, який ґрунтується на системному підході, імплементація якого дозволить збалансувати організаційну та економічну частини і дасть можливість адаптуватися до змін, зумовлених впливом зовнішнього середовища.

МАТЕРІАЛИ І МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Статтю написано з використанням реальних результатів діяльності транспортної галузі України, матеріалів статистичної звітності Міністерства інфраструктури України, науково-практичних конференцій і періодичних видань.

У процесі написання статті використовувалися системний та оптимізаційний підходи, які є основою комплексного дослідження умов забезпечення ефективної господарської діяльності та забезпечення корпоративної соціальної відповідальності підприємств транспортної галузі. Для досягнення поставленої мети і вирішення конкретних завдань застосовувались як загальнонаукові, так і спеціальні методи:

- статистичний динамічний аналіз – для виявлення відносно стійких тенденцій у процесах функціонування транспортних підприємств;
- індуктивно-дедуктивний метод – для розроблення концептуальних засад забезпечення корпоративної соціальної відповідальності транспортної галузі України;
- статистично-евристичні та теоретико-експериментальні методи – для розроблення пропозицій при формуванні механізму забезпечення корпоративної соціальної відповідальності транспортної галузі України, який дозволить забезпечити можливість транспортним підприємствам адаптуватися до змін зовнішнього середовища.

Практична значимість. Обґрунтовано необхідність створення відділу корпоративної соціальної відповідальності при Міністерстві інфраструктури України. Його діяльність має бути пов'язана з аналізом кількісних і якісних показників діяльності транспортних підприємств і виконанням організаційно-координаційної функції контролю витрат від транспортного обслуговування споживачів. Аналогічна пропозиція може бути корисною для інших міністерств і відомств країни, що сприятиме адаптації їхніх можливостей і до мінливого середовища та забезпечувати конкурентоспроможність підприємств відповідних галузей.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Найголовніший системоутворювальний фактор – це фактор мети. Особистим цілям можуть відповідати різні системи, сформовані на тому самому об'єкті. Транспортна система створюється для розв'язання конкретної транспортної проблеми і досягнення мети. Сукупність об'єктів інфраструктури, людей, які задіяні у транспортному процесі, транспортних засобів тощо, розглядається як своєрідна транспортна система. Тому, відповідно, можна коротко сформулювати: система – це те, що дозволяє вирішувати певне завдання.

Для вирішення цього завдання керована система – «транспортна система», на наш погляд, повинна бути здатною змінювати свій стан, пов'язаний із конкретними значеннями відповідних параметрів, наприклад, підвищення доходів

від виконання перевезень та одержання максимально можливого прибутку. Якщо ж керована система, тобто «транспортна система», не змінює свого стану під впливом керуючої системи – організаційно-економічного механізму забезпечення корпоративної соціальної відповідальності, то створюється ілюзія щодо управління, оскільки саме управління фактично немає (рис. 1).

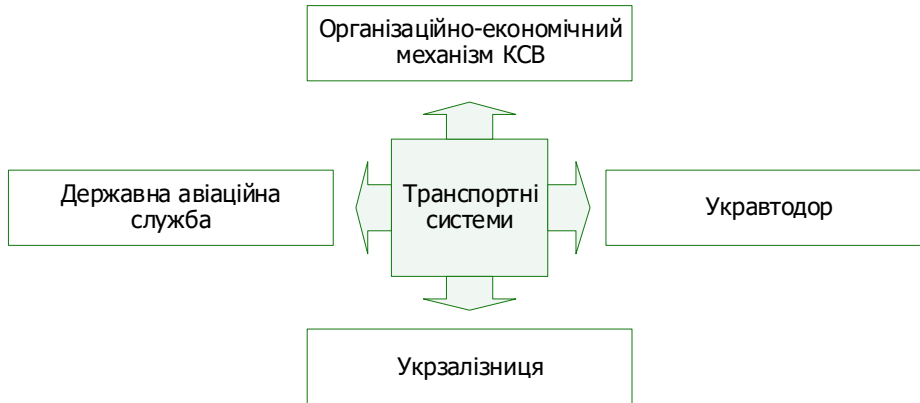


Рис. 1. Організаційно-економічний механізм забезпечення КСВ

Щоб керована система змінювала свій стан під впливом керуючої системи, потрібно створити дієвий механізм цілісної корпоративної соціальної відповідальності, який сьогодні використовується в усіх галузях знань, хоч у різних із них він проявляється по-різному.

Нині в організаційно-економічному механізмі забезпечення КСВ у транспортних системах, для надійного забезпечення досягнення обраних цілей варто передбачити таке [1; 2]:

- максимальне задоволення потреб в обсягах перевезень, робіт і послуг;
- мінімізація витрат на перевезення, виконання робіт і послуг;
- удосконалення нормативно-правової бази регулювання роботи транспортних систем у форс-мажорних умовах;
- створення при Міністерстві інфраструктури транспорту відділу корпоративної соціальної відповідальності;
- на основі виконання умов, що перераховані вище, – одержання максимального прибутку за ефективної виробничо-економічної діяльності.

Кожний пасажирський суб'єкт господарювання, що здійснює перевезення, також є компонентом складної транспортної системи. Тому для досягнення цілі на ринку транспортних послуг він повинен мати свою стратегію, тобто широкий план дій, за допомогою якого можна досягти поставленої цілі (рис. 2).



Рис. 2. Стратегія економічної компоненти механізму забезпечення КСВ

Однак усі цілі, що названі вище, можуть бути не досягнуті, якщо через несприятливі умови праці й побуту, несправедливої системи оплати праці й інших соціально-економічних і психологічних факторів, кращі робітники й фахівці

будуть переходити до конкурентів через низьку мотивацію до ефективності діяльності [3]. Тому організаційно-економічний механізм забезпечення КСВ повинен сприяти максимальному поліпшенню умов праці й побуту працівників транспортної галузі.

В умовах ринкових відносин результат роботи транспортних систем безпосередньо і значно залежить від економічного механізму забезпечення ефективності їх функціонування – від сукупності скоординованих заходів, спрямованих на досягнення певної мети. Економічна складова цього механізму може реалізовуватися через прямі і непрямі методи регулювання (рис. 3).



Рис. 3. Економічна складова механізму КСВ у транспортних системах

Політика КСВ дедалі частіше стає предметом комунікацій керівників різних рівнів управління країни, адже довгострокове стійке функціонування базується на розумінні взаємозв'язку фінансових, соціальних та екологічних чинників із різною силою впливу осіб, що ухвалюють рішення, наслідки яких відображаються на порушенні стійкості, у рамках загальної стратегії розвитку.

У зв'язку з коронавірусом державі навіть довелося переглянути свої плани щодо залучення інвестицій у транспортну галузь: якщо раніше уряд планував передати в управління приватним інвесторам, то найближчим часом такі активи не зможуть когось зацікавити.

Закордонний досвід функціонування корпоративної соціальної відповідальності в авіаційній галузі свідчить, що уряди зарубіжних країн надають своїм авіатранспортним підприємствам значну підтримку. Так, Нідерланди і Франція виділили близько 11 млрд євро на підтримку авіакомпанії Air France – KLM. Скандинавські авіалінії отримують 500 млн євро від Швеції, 137 млн євро від Данії і певну суму коштів від Норвегії [5].

У свою чергу, Італія вирішила націоналізувати авіаперевізника.

Проте на даний час Уряд України лише знизив норму відрахувань дивідендів до держбюджету із 90 до 30 відсотків для державних аеропортів «Бориспіль» і «Львів» [5].

В умовах, що складилися на даний час, Урядові України варто було б оцінити реальний фінансовий стан транспортних суб'єктів господарювання і розробити дієві заходи щодо їх підтримки, як роблять зараз США і країни ЄС. Це можуть бути прямі (тарифні) і непрямі заходи, такі як надання пільг і скасування мита на пальне [5]. Кошти державного бюджету в такій ситуації мають спрямовуватися саме на підтримку транспортних систем, які створюють робочі місця і сплачують податки. Однак нині у транспортній галузі залишається низка ще невирішених актуальних завдань, а саме: експлуатація морально і фізично зношеного рухомого складу, адміністративне регулювання тарифів і відсутність спеціального корпоративного центру, що регулює соціальні відносини працівників транспортної галузі [6; 7].

Серед основних напрямів корпоративної соціальної відповідальності доцільно виокремити: права людини; проблеми, пов'язані зі споживачами транспортних послуг, участь у житті спільнот та їхній розвиток, організаційне управління; навколишнє середовище тощо.

Організаційну складову механізму КСВ представлено на *рис. 4*.

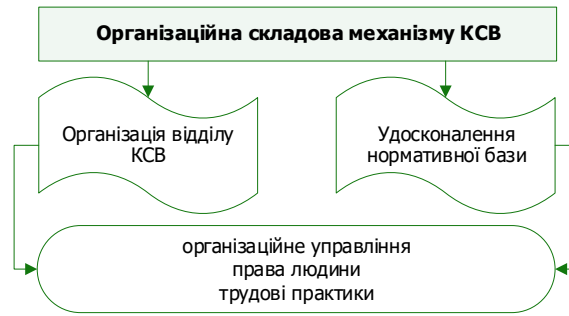


Рис. 4. Економічна складова механізму КСВ у транспортних системах

Рівень соціальної діяльності оцінюється за такими основними групами показників:

- економічна та екологічна результативності;
- результативність організації праці та у сфері прав людини;
- результативність взаємодії із суспільством;
- результативність у сфері відповідальності за продукцію чи послуги.

Необхідність створення відділу корпоративної соціальної відповідальності при Міністерстві інфраструктури України обґрунтовуємо потребою аналізу кількісних і якісних показників функціонування транспортної галузі, що виникають при перевезеннях у форс-мажорних обставинах. Основним завданням відділу має бути організаційно-координаційна функція контролю витрат від транспортного обслуговування споживачів. Мета його створення – імплементація комплексного використання всіх економічних складових транспортної системи для розв’язання проблем її ефективного функціонування.

Реалізація цього завдання буде здійснюватися шляхом завчасного обґрунтування відповідними економічними та організаційними розрахунками найкращих варіантів на основі використання попередньої інформації про структуру вантажо- та пасажиропотоків з подальшим ухваленням ефективних управлінських рішень на базі аналізу витрат, насамперед, беручи до уваги організаційну та економічну структуру транспортної системи (*рис. 5*).

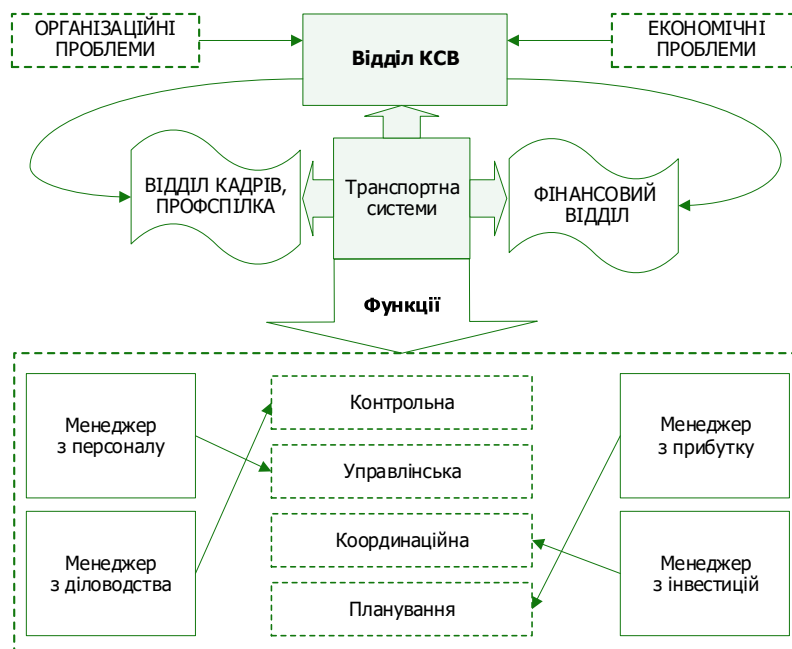


Рис. 5. Структура відділу КСВ

В основу формування відділу корпоративної соціальної відповідальності покладено системний аналіз в діяльності

транспортних систем, організація й упровадження прогресивних технологій перевезення пасажирів і вантажів на транспорті.

Таке дерегулювання повноважень і відповідальності потрібно здійснювати виважено і послідовно, виходячи з організаційно-технологічної складності «транспортної системи». Одним із ключових моментів проведення дерегулювання цієї системи є розроблення методики фінансових відносин суб'єктів господарювання з обслуговування пасажирів з іншими підприємствами транспорту, органами державної та місцевої влади.

Слід зазначити, що реалізація функцій відділу корпоративної соціальної відповідальності при Міністерстві інфраструктури України буде забезпечуватися багатьма департаментами, відділами та службами на різних рівнях управління.

На рівні кожного виду транспорту, при здійсненні діяльності, відповідно до поставлених завдань цього відділу, братимуть участь структурні підрозділи. Наприклад, на залізничному транспорті – департамент комерційної роботи та маркетингу, департамент перевезень, юридичний департамент, департамент вагонного господарства, пасажирський департамент та інші виробничі підрозділи (табл. 1).

Табл. 1. Взаємодія роботи запропонованого ВКСВ з іншими відділами міністерства (на прикладі залізничного транспорту)

№ пор.	Завдання ВКСВ	Департамент, який виконує поставлене завдання
1	Здійснення маркетингових досліджень щодо обсягів руху на залізницях	<i>Департамент комерційної роботи</i>
2	Організація роботи маркетингово-логістичних центрів аналізу витрат	
3	Розроблення методики розрахунку собівартості і тарифних ставок	
4	Розроблення нормативно-правової документації та організація взаємодії транспортних підприємств з органами місцевої влади	<i>Правовий департамент</i>
5	Організація і впровадження прогресивних технологій: автоматизації процесів збору для надання інформації	<i>Департамент корпоративної інформатизації</i>
6	Удосконалення технологій перевезення пасажирів і вантажів на залізницях, з використання сучасного рухомого складу	<i>Департамент вагонного господарства</i>
7	Забезпечення безпеки руху поїздів	<i>Департамент безпеки руху</i>

Враховуючи роль сучасного організаційно-економічного механізму та ліквідації збитковості в післякризовий період, потрібно проаналізувати як сам механізм, так і міжнародний досвід із цієї проблематики і, на основі результатів, розробити заходи щодо його вдосконалення з метою розв'язання проблеми підвищення економічних показників

у транспортній галузі [8]. Це одне з основних завдань, що стоять сьогодні перед Міністерством інфраструктури і потребують негайного вирішення.

CONCLUSIONS

До вагомих результатів і переваг КСВ на транспортних підприємствах вважаємо за доцільне віднести такі: поліпшення показників фінансово-економічної діяльності підприємства, зменшення операційних витрат; зміцнення торгівельної марки і репутації підприємства; спроможність залучати та утримувати висококваліфіковані кадри; зростання продуктивності та якості праці у процесі надання транспортних послуг.

У результаті вивченого досвіду формування організаційно-економічного механізму забезпечення корпоративної соціальної відповідальності транспортних систем обґрунтовано, що цей механізм дасть можливість адаптуватися до різних змін: як обсягів перевезень, так і будь-яких економічних змін у державі.

REFERENCES / ЛІТЕРАТУРА

1. Danilova, E., Marchenko, V., Novak, V., Palyvoda, O., & Perederii, N. (2021). Methodological support of analytical procedures for managing economic security (on the example of an airline). National Institute for Aerospace Research «Elie Carafoli». *Incas bulletin, Vol. 13, Special Is.*, 29–45.
2. Novak, V. O. (2012). *Vzaiemodiiia aeroportu z transportnyimi pidpriyemstvami: orhanizatsiia ta*

upravlinnia [Interaction of the airport with transport enterprises: organization and management]. Kyiv: NAU [in Ukrainian].

3. Kyrylenko, O. M., Razumova, K. M., Ihnatiuk, V. V., & Novak, V. O. (2018). Stratehichni napriamky rozvytku zaliznychnoi haluzi v umovakh yevro intehtratsiinykh protsesiv [Strategic directions of development of the railway industry in terms of European integration processes]. *Finansovo-kredytna diialnist: problemy teorii ta praktyky. Ekonomichni nauky – Financial and credit activities: problems of theory and practice. Economic sciences*, 2 (25), 332–340 [in Ukrainian].
4. Kyrylenko, O., Zarubinska, I., Novak, V., Razumova, K., & Danilova, E. (2021). Features of the development of the transport system of Ukraine on the way to European integration. *Modern aspects of science*, 205–215.
5. Stankevych-Mroz, A., Perederii, V., Novak, V., Iliencko, O., Petrovska, S., Kyrylenko, O., Hurina, H., Danilova, E., Razumova, K., & Lytvynenko, L. (2018). *Zovnishnoekonomichna diialnist pidpriemstv [Foreign economic activity of enterprises]. Lodz: Lodzynskiy universytet tekhnolohichnoi presy [in Ukrainian].*
6. Razumova, K. M. (2014). *Systemnyi ekonomichnyi analiz u menedzhmenti pasazhyrskykh perevezen [System economic analysis in the management of passenger traffic]. K. M. Razumova (Ed.). Kyiv: Kondor-Vydavnytstvo [in Ukrainian].*
7. Lozhachevska, O. M., Snizhko, L. L., & Ihnatiuk, V. V. (et al.). (2018). *Formuvannia marketynhovoї dominanty v stratehii rozvytku avtotransportnoho pidpriemstva [Formation of marketing dominance in the strategy of motor transport enterprise development]. Kyiv: KPI imeni I. Sikorskoho; Vydavnytstvo «Politekhnik» [in Ukrainian].*
8. Kyrylenko, O. M., Novak, V. O., Razumova, K. M., & Mostenska, T. L. (2020). Aviation transport development. *Economy. Finances. Right*, 12, 10–16 [in Ukrainian].

Razumova K., Kyrylenko O., Novak V., Gurina G., Zarubinska I.

ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC MECHANISM OF ENSURING CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY IN TRANSPORT SYSTEMS

The article substantiates the need to develop an effective mechanism for ensuring corporate social responsibility of the transport sector of Ukraine. It is proved that the implementation of the principles of social responsibility in the activities of transport companies at both strategic and operational levels is one of the main prerequisites for ensuring their competitiveness in the market of transport services. Proposals have been developed for the formation and implementation of an organizational and economic mechanism that will enable transport companies to adapt to change and clearly and quickly respond to environmental influences. Such proposals, based on the use of advanced transport technologies, are based on a systematic approach to the activities of the country's transport systems. The creation of the department of corporate social responsibility of transport is scientifically substantiated.

Keywords: transport, transport system, social responsibility, organizational and economic mechanism, ensuring competitiveness, system approach

JEL Classification: G19