

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ

Панченко Наталія Георгіївна



УДК: 338.47:005.35:656.2

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ
СОЦІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Харків – 2019

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українському державному університеті залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України.

Науковий консультант:

доктор економічних наук, професор
Дикань Володимир Леонідович,
Український державний університет
залізничного транспорту, завідувач кафедри
економіки та управління виробничим і
комерційним бізнесом.

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук, професор
Мних Ольга Богданівна,
Національний університет
«Львівська політехніка», професор
кафедри маркетингу і логістики;

доктор економічних наук, доцент
Третяк Вікторія Павлівна,
Харківський національний університет імені
В. Н. Каразіна, професор кафедри економіки
та менеджменту;

доктор економічних наук, доцент
Яновська Вікторія Петрівна,
Державний університет інфраструктури
та технологій, завідувач кафедри економіки,
маркетингу та бізнес-адміністрування.

Захист відбудеться «04» липня 2019 р. о 11-00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українському державному університеті залізничного транспорту за адресою: м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

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

Автореферат розісланий «31» травня 2019 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради



І. В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. Соціальна відповідальність бізнесу у світі набирає все більшого визнання та розглядається як з точки зору вирішення проблем соціальної сфери суспільства і необхідності забезпечення соціальних гарантій працюючого населення, так і з позиції створення конкурентних переваг суб'єктів господарювання, підвищення довіри клієнтів та інвесторів, налагодження зв'язків з громадськістю та органами центральної і місцевої влади, підтримання позитивного іміджу компаній.

Залізничний транспорт України в минулому проводив активну соціальну політику щодо працівників і клієнтів. Однак сучасні тенденції спаду української економіки в умовах політичної нестабільності і хаотичні трансформації безпосередньо в залізничній галузі негативно вплинули на рівень її соціальної відповідальності, обумовивши зниження довіри і привабливості АТ «Укрзалізниця» для ключових стейкхолдерів. Як наслідок, сьогодні на залізничному транспорті поширюються кризові явища, серед яких потенційно небезпечними є подальше падіння обсягів перевезень і попиту на транспортні послуги, у тому числі за рахунок зниження якості обслуговування клієнтів; нарощення технологічної відсталості; втрати потенційних джерел інвестиційних ресурсів; відтоку кваліфікованих кадрів і зниження продуктивності праці; збільшення матеріальних витрат і посилення фінансової нестабільності та інші. Крім того, невиправдані очікування суспільства щодо соціальної відповідальності найбільшого монополіста українського ринку в результаті призводять до системного нерозуміння і відповідно невикористання унікальних можливостей АТ «Укрзалізниця» в сучасному глобалізованому транспортно-логістичному просторі.

Враховуючи обраний керівництвом залізничного транспорту вектор побудови провідної соціально відповідальної компанії європейського рівня з якісним корпоративним управлінням, привабливою для співробітників, інвесторів і партнерів, виникає необхідність наукового пошуку і розроблення теоретико-методологічних підходів та інструментарію у сфері розвитку соціальної відповідальності на залізничному транспорті під час кризи. Формування антикризової моделі соціально відповідального бізнесу на залізничному транспорті орієнтоване на підвищення соціально-екологічної ефективності господарської діяльності та сприяє забезпеченню сталого розвитку, підвищенню конкурентоспроможності на ринку перевезень, зростанню дохідності та рентабельності АТ «Укрзалізниця».

Наукові підходи до формування концепцій соціальної відповідальності розкривають у наукових роботах такі зарубіжні вчені, як Р. Акерман, Г. Боуен, Дж. Елкінгтон, А. Керролл, Ф. Котлер, Дж. Ленсен, М. Портер, Д. Свансон, М. Статман, М. Фрідман, Е. Фріман, В. Фредерик, М. Шварц. Вагомий внесок у вирішення проблем забезпечення соціальної відповідальності бізнесу належить українським науковцям, серед яких О. Грішнова, О. Герасименко, М. Дейч, Г. Задорожний, А. Колот, О. Криворучко, Е. Лібанова, О. Мних, Г. Назарова, О. Новікова, В. Панькова, В. Шинкаренко.

Дослідженню питань соціальної ролі залізничного транспорту в забезпеченні сталого розвитку суспільства і економіки України, формуванні соціально орієнтованої моделі господарювання на залізничному транспорті присвятили праці такі вчені, як Ю. Бараш, С. Василюк, О. Ворона, В. Дикань, О. Дейнека, Г. Ейтутіс, О. Євсєєва, І. Зайцева, О. Зоріна, Л. Калініченко, В. Компанієць, Л. Позднякова, О. Чупир, І. Токмакова, В. Третяк, Л. Українська, В. Яновська, та інші.

Екологічну компоненту соціальної відповідальності розкривають такі вчені, як Г. Брундланд, Г. Дейлі, Д. Х. Медоуз, Й. Рандерс, Д. Л. Медоуз, Н. Пахомова, К. Ріхтер, А. Ендрес, С. Харт, О. Балацький, В. Лук'янихін, О. Лук'янихіна, Б. Буркинський, О. Веклич, Т. Галушкіна, Б. Данилишин, С. Дорогунцов, В. Міщенко, В. Дикань, І. Токмакова, О. Карінцева, Л. Мельник, А. Садеков, І. Сотник, Ю. Стадницький, Ю. Туниця, С. Харічков, О. Чигрин та інші, у т. ч. вирішенню окремих питань управління екологічними аспектами діяльності підприємств залізничної галузі присвячено наукові роботи таких вчених, як З. Дзуліт, О. Рибіна, Л. Чернюк, М. Чеховська.

Враховуючи наукове та практичне значення праць вищезазначених авторів, слід підкреслити, що існує потреба у формуванні теоретико-методологічних і методичних положень щодо розвитку системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті в сьогочасних умовах поширення кризових явищ, у тому числі назріла необхідність у формуванні антикризових підходів до реалізації процесів управління соціальною відповідальністю і розробленні нових концепцій та інструментарію у сфері взаємодії залізничного транспорту з суспільством, соціального захисту персоналу, забезпечення якості транспортних послуг і екологічно безпечної діяльності.

Усі ці обставини зумовили вибір теми дисертаційної роботи, визначили предмет, об'єкт, основну мету і завдання дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертація виконувалася відповідно до основних положень Стратегічного плану розвитку залізничного транспорту України на період до 2020 року (затверджено наказом Міністерства інфраструктури України від 21 грудня 2015 р. № 547), Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року (затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р), Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки (затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390), Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020» (схвалена Указом Президента України від 12 січня 2015 р. № 5/2015).

Мета та завдання дослідження. Мета дисертаційної роботи полягає в розробленні теоретико-методологічних засад, методичних підходів і практичних рекомендацій щодо формування антикризової моделі розвитку соціальної відповідальності на залізничному транспорті.

Досягнення мети дисертаційного дослідження зумовило необхідність вирішення таких основних завдань:

– проаналізувати і узагальнити концепції й підходи до визначення соціальної відповідальності, доповнити класифікацію видів соціальної відповідальності

залізничного транспорту;

- розкрити особливості протікання соціально-економічних перетворень на залізничному транспорті та ідентифікувати етапи трансформації системи соціальної відповідальності в залізничній галузі;

- з'ясувати зовнішні і внутрішні загрози та ризики реформування залізничного транспорту, обґрунтувати антикризовий підхід до розвитку соціальної відповідальності на залізничному транспорті;

- розробити концепцію формування системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті для підвищення іміджу і конкурентоспроможності галузі;

- удосконалити процес виконання соціального замовлення залізничним транспортом за рахунок використання подвійної системи моніторингу;

- сформувати організаційно-економічний підхід до стратегічного управління діяльністю корпоративних волонтерських груп на залізничному транспорті;

- розвинути положення щодо забезпечення соціально відповідального управління персоналом на залізничному транспорті шляхом обґрунтування антикризових інструментів кадрової політики;

- удосконалити модель соціального інвестування розвитку персоналу залізничного транспорту на основі врахування кадрових ризиків;

- розробити інструментарій управління якістю послуг залізничного транспорту з позиції соціально відповідального підходу;

- ідентифікувати ризик-фактори взаємовідносин залізничного транспорту з зовнішніми та внутрішніми стейкхолдерами;

- удосконалити підхід до формування системи ризик-менеджменту на залізничному транспорті;

- проаналізувати теоретичні напрацювання стосовно маркетингових інструментів покращення корпоративного іміджу і сформувати адаптивну модель маркетингу взаємодії в контексті реалізації соціально відповідальних ініціатив розвитку залізничного транспорту;

- запропонувати і обґрунтувати оптимізаційний підхід до управління екологічною діяльністю на залізничному транспорті;

- розробити компетентнісно-підприємницьку модель формування стратегії ресурсозбереження на залізничному транспорті;

- надати пропозиції щодо модернізації інструментарію екологічного управління на залізничному транспорті.

Об'єкт дослідження – процес розвитку соціальної відповідальності на залізничному транспорті.

Предмет дослідження – теоретико-методологічні засади, методичні підходи та практичні рекомендації щодо формування системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті в умовах поширення кризових явищ.

Методи дослідження. Для досягнення поставленої мети і вирішення зазначених завдань було використано такі методи: *порівняльний аналіз і графічний метод* – для відображення тенденцій розвитку залізничного транспорту та його соціально-екологічної діяльності; *систематизація і класифікація* – для класифікації

видів соціальної відповідальності на залізничному транспорті, систематизації ризик-факторів взаємодії залізничного транспорту зі стейкхолдерами; *системний підхід* – для розроблення концептуальних основ системи управління соціальною відповідальністю, у т. ч. екологічною діяльністю, і стратегічного управління діяльністю корпоративних волонтерських груп; *моделювання* – для обґрунтування адаптивної системи ризик-менеджменту залізничного транспорту, моделі формування стратегії ресурсозбереження, моделі соціального інвестування забезпечення якості трудового життя персоналу; *абстрагування і логічного аналізу* – для обґрунтування етапів трансформації системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті й розроблення антикризового підходу до її розвитку; *аналогії та екстраполяції* – для формування пропозицій щодо модернізації інструментарію екологічного управління; *кореляційно-регресійного аналізу* – для оцінювання впливу факторів на рівень зайнятості персоналу залізниць.

Інформаційну базу дослідження склали законодавчі та нормативні акти України щодо діяльності залізничного транспорту, публікації провідних вітчизняних і зарубіжних авторів, монографічні дослідження фахівців з питань соціально відповідального господарювання, статистичні дані та дані фінансової звітності підприємств залізничного транспорту, ресурси Інтернету.

Наукова новизна отриманих результатів. Результати наукового дослідження в сукупності вирішують важливу наукову проблему розроблення теоретико-методичних положень і методичних підходів і практичних рекомендацій щодо формування системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті в умовах поширення кризових явищ. Найбільш важливі результати дослідження, що містять елементи наукової новизни, полягають у такому:

вперше:

– сформовано антикризовий підхід до розвитку системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті, який ґрунтується на дотриманні пріоритету і використанні антикризових властивостей соціально відповідального господарювання, передбачає ідентифікацію зовнішніх і внутрішніх загроз, ризиків реформування залізничної галузі та розроблення антикризових програм розвитку залізничного транспорту. Даний підхід дозволяє визначитися з інструментами формування системи соціальної відповідальності і забезпечити подолання системних деструкцій розвитку залізничного транспорту;

– визначено періоди розвитку системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті, що дозволило виділити сім етапів її трансформації, які характеризують особливості зміни системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті у відповідності з процесами втілення реформ і включають такі періоди розвитку, як підготовчий, законодавчого формування, оптимізації, рецесії, відновлення, регресу і трансформації. Врахування даних етапів дозволяє ідентифікувати наявні недоліки в системі соціальної відповідальності залізничної галузі й визначити основні напрями та інструментарій удосконалення ідеології залізничного транспорту у сфері впровадження цінностей соціально відповідального господарювання;

– запропоновано і обґрунтовано оптимізаційний підхід до управління

екологічною діяльністю на залізничному транспорті за критерієм екологічного прогресу (позитивної динаміки екологічної вартості бізнесу при впровадженні принципів та інструментів активного екологічного менеджменту і комплексної екологічної модернізації) в умовах обмеженості власних фінансово-інвестиційних ресурсів. Це дозволило сформувати систему управління екологічною діяльністю на залізничному транспорті, у межах якої інтегровано такі напрями, як екологічна безпека, охорона навколишнього середовища, ресурсозбереження і екологічна модернізація, та визначено підсистеми забезпечення їхньої ефективної реалізації: цільову, позиціонування (екологічна політика і стратегія), технологій управління, оптимізаційну, ресурсного забезпечення;

– розроблено компетентнісно-підприємницьку модель формування стратегії ресурсозбереження на залізничному транспорті, що ґрунтується на виборі альтернативних стратегій, типи яких визначено за тріадою ознак забезпечення ресурсоефективності в умовах кризи – компетентність, ощадливість, ділова активність. Це стало основою для виділення альтернативних сценаріїв ресурсозбереження на різних рівнях управління залізничним транспортом: корпоративному – пасивний, активний і проактивний; виробничих підрозділів філій – орієнтації на позиковий досвід, копіювання і адаптації досвіду інших підрозділів, фокусування на компетентності. Даний підхід сприяє розвитку компетенцій і активізації підприємницької діяльності у сфері ресурсозбереження залізничного транспорту;

удосконалено:

– концептуальні положення формування системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті, що, на відміну від існуючих, передбачають поетапну реалізацію інструментів підвищення ефективності мотивації та залученості персоналу, розвитку стратегічного партнерства зі стейкхолдерами, покращення антикризового управління та менеджменту якості послуг, стимулювання екологічного прогресу, удосконалення організації благодійної діяльності та формування ділового іміджу залізничного транспорту на трьох рівнях управління галуззю: корпоративний, тактичний і оперативний. Впровадження даних положень створить засади для підвищення іміджу і конкурентоспроможності залізничного транспорту в динамічних умовах його функціонування;

– класифікацію соціальної відповідальності на залізничному транспорті, яка, на відміну від відомих, передбачає виділення її видів за такими ознаками, як періодичність реалізації інструментів, групи стейкхолдерів залізничного транспорту, рівні формування інструментів. Застосування даної класифікації дозволить більш ґрунтовно підійти до вибору заходів щодо розвитку соціальної відповідальності на залізничному транспорті;

– організаційно-економічний підхід до стратегічного управління діяльністю корпоративних волонтерських груп на залізничному транспорті, який, на відміну від відомих, визначає особливості формування та реалізації стратегії благодійного заходу за участю корпоративних волонтерських груп і розкриває функції й напрями діяльності відповідної керівної служби. Це в цілому сприяє подоланню кадрових

кризових явищ у діяльності українських залізниць і забезпечує розвиток корпоративної соціальної відповідальності галузі;

– процес виконання соціального замовлення залізничним транспортом, що, на відміну від існуючих, містить державну та корпоративну системи моніторингу. Це в цілому дозволяє своєчасно врахувати зміни умов надання соціальних послуг, виявити симптоми кризових явищ з метою уникнення чи локалізації їхнього впливу на якість соціальних послуг та сприяє підвищенню соціально-економічної ефективності участі залізничного транспорту в державних і регіональних соціальних програмах;

– модель управління соціальними інвестиціями в системі забезпечення якості трудового життя працівників залізничного транспорту, яка, на відміну від існуючих, ґрунтується на оцінюванні співвідношення кадрових ризиків і обсягу соціальних інвестицій та дозволяє здійснювати вибір сценаріїв забезпечення соціального розвитку персоналу залізниць;

– систематизацію ризик-факторів взаємодії залізничного транспорту зі стейкхолдерами, яка відрізняється від існуючих підходів виділенням таких груп ризик-факторів, як законодавчі, організаційно-управлінські, фінансово-інвестиційні, корупційні, кадрові, репутаційні, техніко-технологічні та екологічні, ризик-фактори безпеки, відносин з клієнтами та партнерських відносин. Наведена систематизація враховує ризик-фактори, що набули найбільш деструктивного прояву в період уповільнення реформаційних змін і обумовили загострення кризи довіри з боку ключових стейкхолдерів до діяльності залізничного транспорту;

– підхід до формування системи ризик-менеджменту на залізничному транспорті, що, на відміну від існуючих, ґрунтується на поетапному визначенні потенційних джерел ризику, ідентифікації ризик-факторів взаємодії залізничного транспорту зі стейкхолдерами, оцінюванні ризик-факторів, передумов і наслідків їх виникнення, розробленні адаптивного інструментарію, підготовці аналітичної звітності щодо результативності використання системи ризик-менеджменту на залізничному транспорті та її змістовному коригуванні. Це дозволить запобігти виникненню конфлікту інтересів у взаємовідносинах залізничного транспорту з ключовими стейкхолдерами, провести системну категоризацію та оцінку його вразливості до визначених ризик-факторів;

– адаптивну модель маркетингу взаємодії в контексті реалізації соціально відповідальних ініціатив розвитку залізничного транспорту, яка, на відміну від існуючих, містить визначені фокус-орієнтири та фокус-мотиви розвитку взаємовідносин зі споживачами та бізнес-партнерами і передбачає використання маркетингових інструментів та інформаційно-комунікативних каналів взаємодії, що дозволить зміцнити діалогові комунікативні взаємозв'язки залізничної галузі зі стейкхолдерами, створити умови для формування її позитивного корпоративного іміджу та позиціонування в бізнес-просторі як соціально-відповідального суб'єкта господарювання;

– теоретико-методичні основи управління екологічною діяльністю на залізничному транспорті в частині модернізації організаційно-економічного

інструментарію, які, на відміну від відомих, містять положення щодо: 1) раціоналізації організаційної структури управління при впровадженні екологічного контролінгу та створенні відповідного відділу; 2) розвитку екологічного маркетингу; 3) формування статусно-рейтингової системи екологічної мотивації персоналу і залучення коштів для фондів екологічного стимулювання з зовнішніх джерел. Дані пропозиції сприяють покращенню комунікацій та формуванню єдиної інформаційної системи управління екологічною діяльністю, комерціалізації інноваційних рішень в екологічній сфері, підвищенню ефективності мотивації персоналу та його залученню до екологічної діяльності;

отримали подальшого розвитку:

– наукові положення щодо забезпечення соціально відповідального управління персоналом в умовах кризи, які, на відміну від відомих, ґрунтуються на результатах кореляційного аналізу оцінки впливу факторів на рівень зайнятості працівників залізниць і визначають антикризові інструменти реалізації кадрової політики на залізничному транспорті. Їх урахування дозволить нівелювати соціальні ризики і підвищити рівень соціального захисту в залізничній галузі;

– інструментарій управління якістю послуг залізничного транспорту з позиції соціально відповідального підходу, який ґрунтується на визначенні критеріїв якості послуг та врахуванні принципів соціальної відповідальності і, на відміну від існуючих, передбачає імплементацію концепції соціально відповідальної діяльності в систему управління якістю залізничного транспорту на основі застосування таких соціально-етичних інструментів, як національні та галузеві конкурси якості, екологічний моніторинг та аудит, державні соціальні стандарти транспортного обслуговування, етичний аудит і громадська експертиза якості, галузевий кодекс якості, маркетинг взаємодій, ризик-менеджмент, ділова досконалість та корпоративний імідж, що сприятиме забезпеченню високої якості послуг залізничного транспорту, формуванню позитивного емоційного досвіду споживачів і покращенню їх лояльності до залізничного транспорту.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що обґрунтовані в дисертації методичні підходи, теоретичні висновки і практичні рекомендації можуть бути використані у процесі забезпечення соціально відповідального господарювання на залізничному транспорті України, що сприятиме підвищенню соціально-екологічної ефективності діяльності галузі та забезпечить подолання проявів кризи на залізничному транспорті.

Результати дисертаційного дослідження отримали практичне застосування. Зокрема теоретико-методичний підхід до екологічної мотивації на основі рейтингового оцінювання використано в діяльності регіональної філії «Придніпровська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця» (акт впровадження №174/18 від 15.08.2018 р.), положення щодо управління якістю послуг залізничного транспорту на основі застосування соціально-етичних інструментів використано в діяльності регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця» (акт впровадження № 241/12 від 20.12.2018 р.), рекомендації щодо формування системи ризик-менеджменту на залізничному транспорті застосовуються в діяльності структурного підрозділу служби кадрової та соціальної політики регіональної філії «Південно-

Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця» (акт впровадження № 197 від 12.12.2018 р.); положення щодо управління екологічною діяльністю на залізничному транспорті за критерієм екологічного прогресу впроваджено в діяльність філії «Українська швидкісна компанія» ПАТ «Укрзалізниця» (акт впровадження № 1123/18 від 01.11.2018 р.), розроблення щодо управління персоналом у системі соціальної відповідальності залізничного транспорту в частині визначення впливу факторів на рівень зайнятості працівників і формування антикризового кадрового інструментарію використано в діяльності ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» (акт впровадження №754/1 від 14.02.2019 р.).

Теоретичні та практичні розробки, запропоновані в дисертації, використовуються в навчальному процесі Українського державного університету залізничного транспорту при викладанні дисциплін «Соціальна відповідальність та інтелектуальна власність», «Економіка праці та соціально-трудова відносина», «Економіка підприємства», «Економіка вражень», «Управління трудовим потенціалом», «Ресурсозбереження», «Теорія ймовірностей і математична статистика» і при виконанні випускних робіт магістрів (акт впровадження від 23.10.2018 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійно виконаною працею, у якій викладено авторський підхід щодо формування теоретичного базису та інструментарію соціально відповідального ведення бізнесу на залізничному транспорті.

Усі наукові результати, викладені в дисертації, отримано автором особисто. Із наукових праць, опублікованих у співавторстві [2, 3, 25-30], у дисертації використано тільки ті ідеї і положення, що є результатом особистої роботи і вказані в авторефераті в переліку публікацій.

Апробація результатів дисертації. Основні положення і результати дослідження протягом 2009 – 2018 років пройшли апробацію на 18 Міжнародних і 3 Всеукраїнських науково-практичних конференціях: Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України (Коктебель, 2009); Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України (Коктебель, 2010); Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України (Коктебель, 2011); Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України (Харків, 2012); Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України (Харків, 2013); Проблеми міжнародних транспортних коридорів та корпоративна логістика (Харків, 2014); Проблеми міжнародних транспортних коридорів та корпоративна логістика (Харків, 2015); Проблеми міжнародних транспортних коридорів та корпоративна логістика (Харків, 2016); Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика (Харків, 2017); Європейський вектор модернізації економіки: креативність, прозорість та сталий розвиток (Харків, 2018); Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика (Харків, 2018); Сучасні проблеми менеджменту (Київ, 2018); Інвестиційно-інноваційні моделі

розвитку підприємств в умовах сучасної нестабільності (Львів, 2018); Напрями забезпечення сталого економічного розвитку країни: можливості та перспективи (Київ, 2018); Сучасні чинники розвитку міжнародних відносин та зовнішньої політики держави: економічні та інституціональні аспекти (Запоріжжя, 2018); Розвиток фінансових відносин суб'єктів господарювання в умовах динамічного зовнішнього середовища (Житомир, 2018); Сучасні тенденції в економіці та управлінні (Запоріжжя, 2018); Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств у сучасних умовах господарювання (Харків, 2018); Соціально-компетентне управління корпораціями в умовах поведінкової економіки (Луцьк, 2018); Актуальні проблеми економіки та управління в умовах системної кризи (Львів, 2018); Проблеми та перспективи розвитку підприємництва (Харків, 2018).

Публікації. Основні положення і висновки дисертаційної роботи викладено в 51 науковій праці, серед яких 1 одноосібна монографія та 1 колективна монографія, 22 статті в наукових фахових виданнях (з них 21, що входять до наукометричних баз даних), 1 стаття в зарубіжному науковому виданні (входить до наукометричних баз даних), 5 статей в інших виданнях, 21 матеріали і тези доповідей на науково-практичних конференціях. Загальний обсяг наукових праць складає 34,6 друк. арк., з них особисто автору належать 32,4 друк. арк.

Обсяг і структура роботи. Дисертація складається зі вступу, п'яти розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи становить 482 сторінки, у т. ч. основний текст займає 359 сторінок. Матеріали дисертації проілюстровано 79 рисунками, 36 таблицями та містять 5 додатків. Список використаних джерел налічує 502 найменування.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У **вступі** обґрунтовано актуальність обраної теми дисертації, сформульовано мету і завдання, визначено об'єкт, предмет, методи дослідження, охарактеризовано наукову новизну та практичну значущість отриманих результатів, наведено дані щодо їх апробації та публікацій.

У **першому розділі «Соціальна відповідальність як фактор сталого розвитку залізничного транспорту»** вивчено еволюцію розвитку теорії соціальної відповідальності та удосконалено класифікацію соціальної відповідальності залізничного транспорту, встановлено етапи трансформації системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті України, обґрунтовано антикризовий підхід і розроблено концепцію формування системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті.

Сьогодні залізничний транспорт України переживає складний період трансформацій, що супроводжуються системною перебудовою моделі управління і регулювання галузі та реалізуються в умовах існування численних зовнішніх і внутрішніх загроз. Падіння обсягів перевезень АТ «Укрзалізниця» на фоні наростання стагнаційних процесів в економіці країни призвело до посилення деструктивів галузевого розвитку і, як наслідок, до поглиблення системної кризи на

залізничному транспорті. У результаті АТ «Укрзалізниця» втрачає не лише конкурентні позиції на ринку перевезень, але й можливості для реалізації власних інноваційних трансформацій.

Становлення парадигми сталого цивілізаційного розвитку окреслює передумови подолання кризових явищ у залізничній галузі і знаходиться у площині впровадження цінностей і принципів соціальної відповідальності на залізничному транспорті як основи його конкурентоспроможності та стійкого економічного зростання.

Вивчення еволюції розвитку теорії соціальної відповідальності дозволило встановити існування нормативного, суб'єктивного, результативного та комплексного підходів до трактування змісту поняття «соціальна відповідальність» і розширити її функціональні властивості, доповнивши їх такими, як антикризова, інноваційна, інтеграційна, комунікаційна та морально-виховна. Доведено, що, класифікуючи соціальну відповідальність, вченими-науковцями в першу чергу акцентується увага на систематизації її видів за суб'єктами та змістом відповідальності, сферою прояву та реалізації, формою відшкодування збитків та характером настання відповідальності. Враховуючи існуючі підходи до систематизації соціальної відповідальності і гостроту вирішення проблеми розвитку соціальної відповідальності на залізничному транспорті задля забезпечення інноваційної трансформації і подолання проявів кризи в галузі, доповнено класифікацію видів соціальної відповідальності залізничного транспорту такими ознаками: 1) за періодичністю реалізації інструментів (одноразова, періодична та системна); 2) за групами стейкхолдерів АТ «Укрзалізниця» (соціальна відповідальність перед акціонерами, користувачами послуг вантажних перевезень, пасажирями, державними органами, інвесторами, менеджментом і персоналом, конкурентами, партнерами у сфері перевезень, фінансово-кредитними інститутами, підрядниками та постачальниками, населенням, засобами масової інформації, громадськими організаціями, сім'ями працівників, міжнародними організаціями); 3) за рівнями формування інструментів (корпоративна (АТ «Укрзалізниця»), тактична (регіональні філії АТ «Укрзалізниця», філії), оперативна (виробничі підрозділи регіональних філій АТ «Укрзалізниця»).

Дослідження соціально-економічних перетворень на залізничному транспорті України дозволило виділити етапи трансформації системи соціальної відповідальності залізничної галузі, що характеризують особливості її зміни у відповідності з процесами реформування галузі та включають такі періоди розвитку, як підготовчий, законодавчого формування, оптимізації, рецесії, відновлення, регресу та трансформації. Врахування даних етапів дозволяє ідентифікувати наявні недоліки в системі соціальної відповідальності АТ «Укрзалізниця» і визначити основні напрямки та інструментарій удосконалення ідеології залізничного транспорту у сфері впровадження цінностей соціально відповідального господарювання.

Встановлено, що сучасний період трансформації характеризується незавершеністю реформ, погіршенням зовнішніх і внутрішніх умов функціонування та в цілому наростанням деструктивних явищ у залізничній галузі. Падіння обсягів

перевезень, скорочення працівників основної діяльності, критичний рівень зносу фондів, втрата позицій у рейтингу заробітних плат, низький рівень інвестицій в активи, тотальна корупція та клановість, технічний дефолт і низький кредитний рейтинг свідчать про поглиблення системної кризи на залізничному транспорті та в підсумку зумовили загострення кризи довіри з боку основних стейкхолдерів, кризи безпеки перевезень, кризи управління та ефективності, технологічної кризи, кадрової, інноваційної, інвестиційної та екологічної криз. Саме наявність такого роду системних деструкцій розвитку залізничного транспорту потребує застосування антикризових властивостей соціальної відповідальності як основи досягнення інноваційних зрушень і конкурентоспроможності залізничної галузі. Все це стало базисом для розроблення антикризового підходу до розвитку соціальної відповідальності на залізничному транспорті, в основу якого покладено пріоритети та антикризові властивості соціальної відповідальності, що орієнтовані на подолання зовнішніх і внутрішніх загроз, ризиків реформування залізничної галузі (рис. 1).

Окреслення ключових положень діючої наразі політики соціального розвитку залізничної галузі дозволило встановити фрагментарність обраного в галузі стратегічного підходу до впровадження цінностей соціально відповідального господарювання. Це дало змогу запропонувати концептуальні положення формування системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті, що передбачають поетапну реалізацію інструментів розвитку соціальної відповідальності на трьох рівнях управління галуззю: корпоративний, тактичний і оперативний (рис. 2).

Перший етап формування системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті передбачає проведення діагностики кризових явищ, тобто виявлення та оцінювання існуючих проявів кризи в галузі шляхом встановлення рівня її соціальної відповідальності. За результатами діагностики проводиться ідентифікація та управління ризиками розвитку залізничного транспорту (етап 2). На третьому етапі відбувається встановлення цілей та інструментарію розвитку соціальної відповідальності на залізничному транспорті за такими напрямками, як підвищення ефективності мотивації та залученості персоналу, розвиток стратегічного партнерства зі стейкхолдерами, покращення антикризового управління та менеджменту якості послуг, стимулювання екологічного прогресу, удосконалення організації благодійної діяльності та формування ділового іміджу залізничного транспорту для трьох рівнів управління залізничним транспортом.

Четвертий етап передбачає розроблення конкретних інструментів досягнення цілей розвитку соціальної відповідальності на залізничному транспорті. П'ятий етап - оптимізація цілей та інструментарію розвитку соціальної відповідальності на залізничному транспорті. На шостому етапі проводиться оцінювання результатів реалізації цілей та інструментів розвитку соціальної відповідальності на залізничному транспорті. Визначені в концепції положення є базисом для формуванню ефективної системи соціально відповідального господарювання в АТ «Укрзалізниця», створення якої дозволить забезпечити підвищення іміджу і конкурентоспроможності залізничного транспорту в динамічних умовах його функціонування.

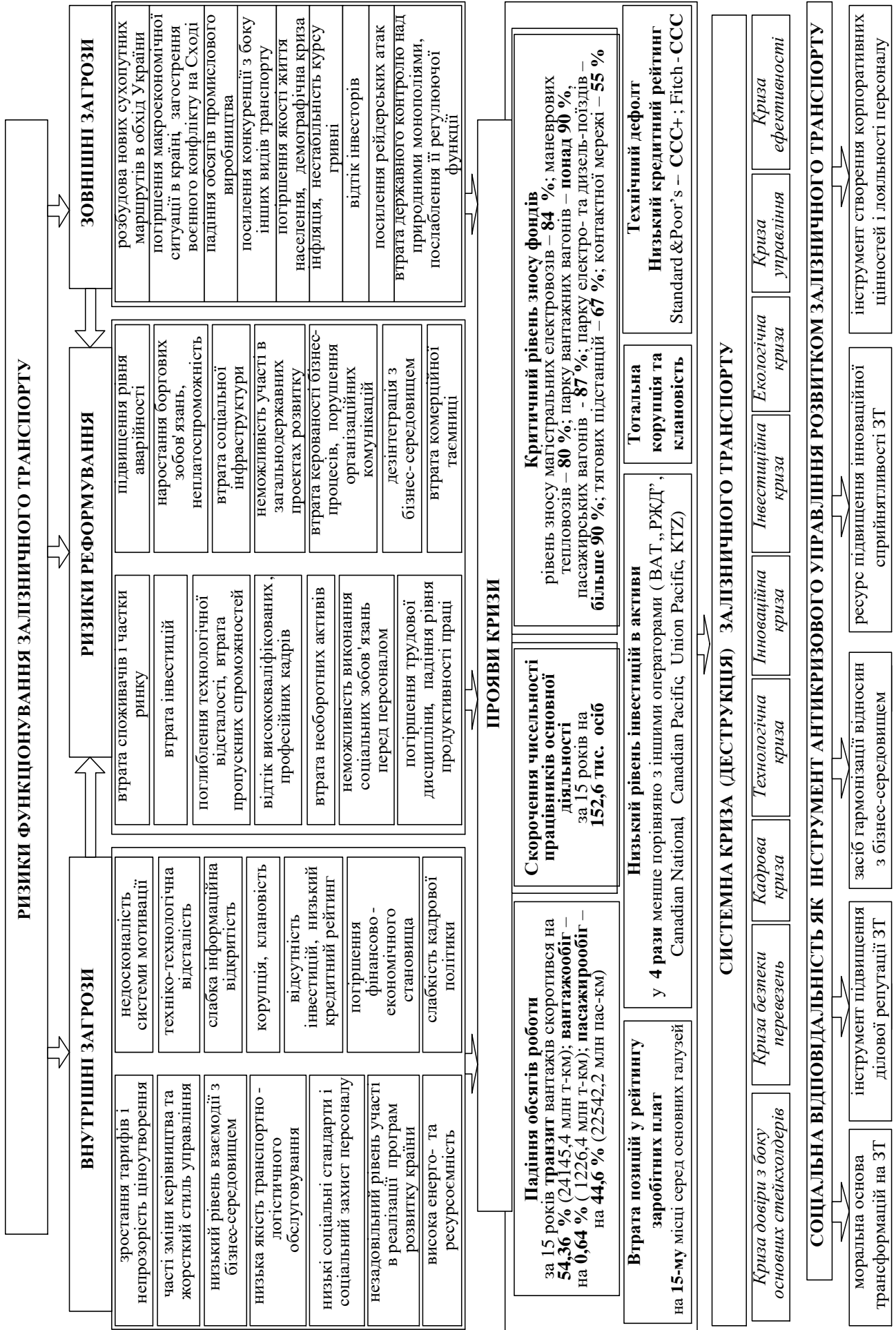


Рис. 1. Антикризовий підхід до розвитку соціальної відповідальності залізничного транспорту

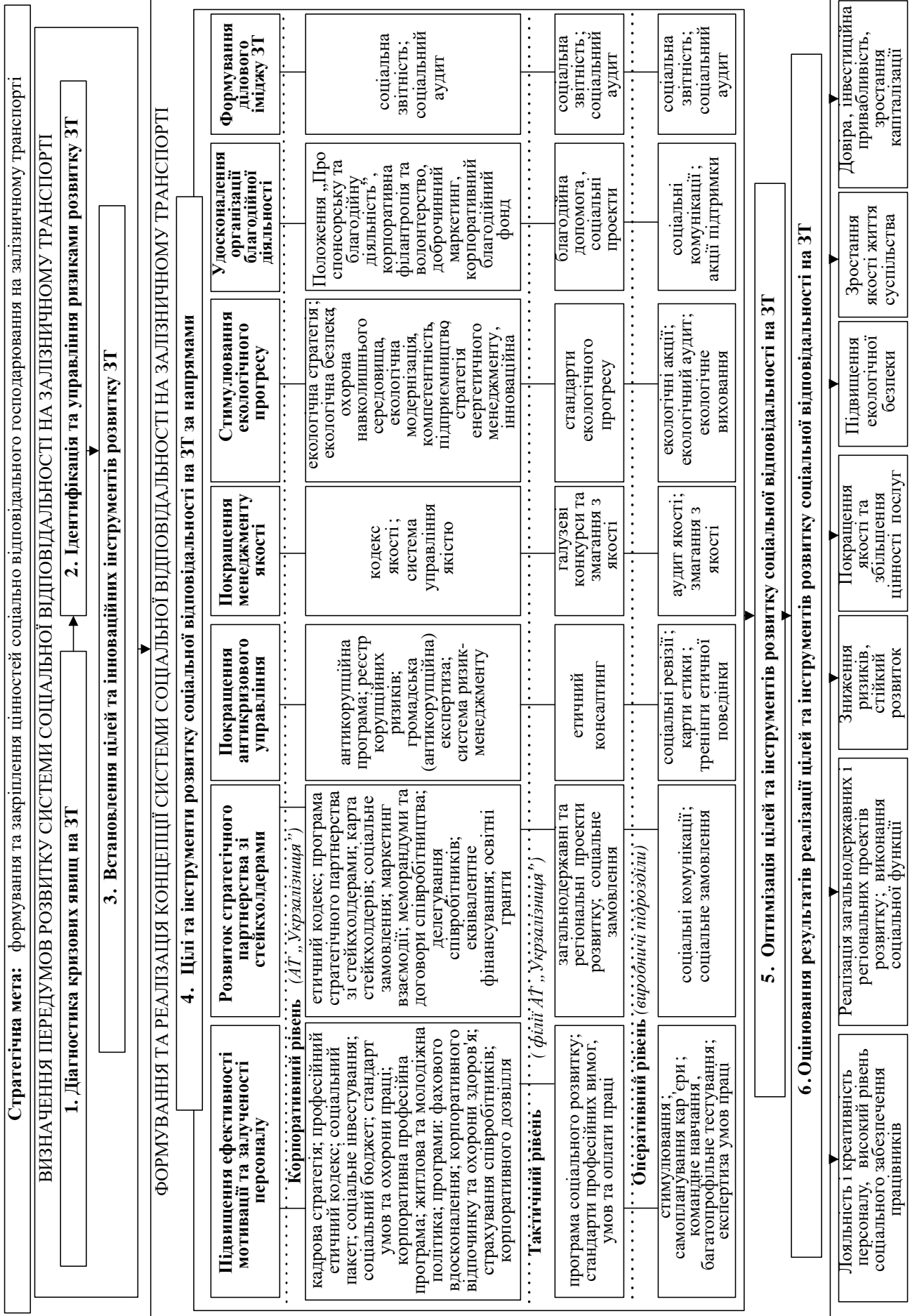


Рис. 2. Концептуальні положення формування системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті

Таким чином, розроблено концептуальний базис формування системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті, який враховує складність умов його функціонування та значущість розвитку соціальної складової в системі факторів забезпечення інноваційних трансформацій і конкурентоспроможності залізничної галузі.

У другому розділі *«Вектори взаємодії залізничного транспорту з суспільством»* розвинуто теоретичний базис формування міжнародного стратегічного соціального партнерства за участю залізничного транспорту; удосконалено процес виконання соціального замовлення залізничним транспортом; сформовано організаційно-економічний підхід до стратегічного управління діяльністю корпоративних волонтерських груп на залізничному транспорті.

Домінантним напрямом реалізації сформованої парадигми соціальної відповідальності залізничного транспорту України, що забезпечує досягнення стратегічних і тактичних орієнтирів його розвитку в умовах системної кризи, є формування засад комплексного управління цільовими векторами взаємодії АТ «Укрзалізниця» з суспільством, що базуються на врахуванні інтересів ключових груп стейкхолдерів та їх гармонізації з інтересами галузі.

Враховуючи пріоритетність європейської інтеграційної політики АТ «Укрзалізниця», актуалізується питання розвитку практики його соціально відповідального господарювання у відповідності з глобальними та міжнародними ініціативами. З метою розширення стратегічного партнерства залізничного транспорту України з міжнародними стейкхолдерами розроблено систему принципів їх взаємодії, що включає загальнокорпоративні; системного управління; стратегічного соціального партнерства. Орієнтуючись на ключові сфери реалізації практики соціально відповідального господарювання залізничного транспорту України, виділено групи ключових міжнародних стейкхолдерів для поглиблення стратегічного соціального партнерства: освіта; екологічна діяльність; інвестиційна діяльність; інфраструктурна діяльність залізничного транспорту.

З'ясовано, що сучасна ситуація у сфері гармонізації соціальних інтересів держави і залізничного транспорту характеризується визнанням представниками державних структур АТ «Укрзалізниця» його діяльності як соціально відповідального господаря, що демонструє впровадження успішних управлінських моделей і позитивних результатів державно-приватного партнерства, посилення інституційних передумов для ефективного управління взаємодією з представниками державного сектора в соціальній сфері. З іншого боку, відсутня комплексність у своєчасному визначенні та подоланні наявних кризових явищ під час виконання соціально значущих для держави послуг.

Зважаючи на значущість соціальної функції залізничного транспорту для економічного розвитку держави, запропоновано впровадження подвійної системи моніторингу рівня виконання соціального замовлення, яка включає державну та корпоративну складову (рис. 3).

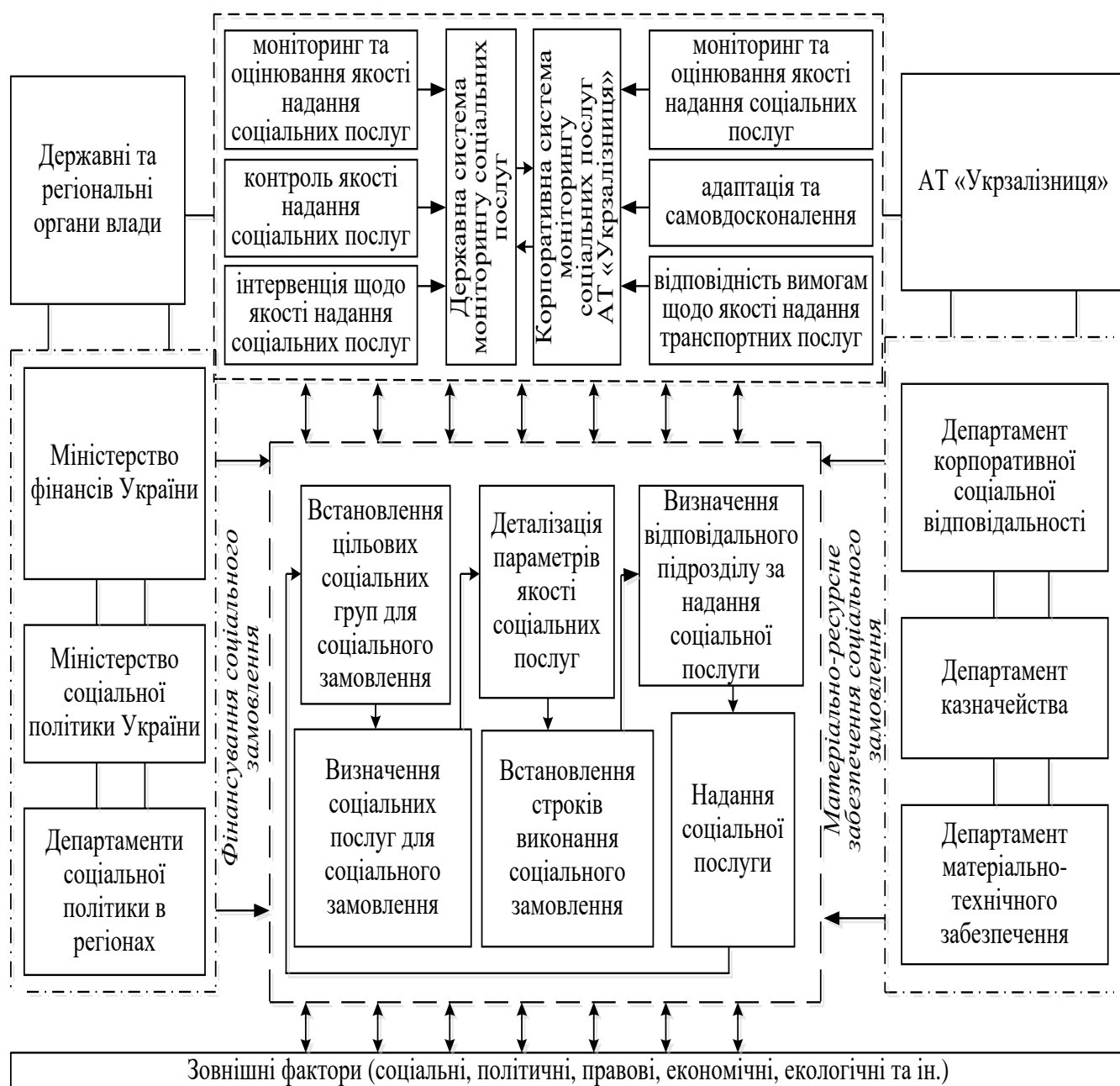


Рис. 3. Процес виконання соціального замовлення залізничним транспортом

Запропонована система моніторингу дозволить своєчасно встановити зміни умов надання соціальних послуг вітчизняним залізничним транспортом, виявити передумови виникнення загроз можливих кризових явищ та встановити заходи щодо уникнення або локалізації впливу негативних факторів на якість соціальних послуг.

Практика розвинутих європейських компаній свідчить, що соціальна відповідальність реалізується не лише через покращення соціального становища працівників та поглиблення співпраці з партнерами. Важливою ознакою соціально відповідального господаря є ціннісно-мотиваційна його поведінка перед суспільством, що виражається через благодійну діяльність.

На основі систематизації базових положень розвитку концепції стратегічного управління благодійною діяльністю, визначено такі перспективні напрями для залізничного транспорту: проактивна управлінська ініціатива; комплексне

формування соціальних стратегій для всіх філій АТ «Укрзалізниця», що базуються на двосторонній комунікації зі стейкхолдерами; виділення системної багаторівневої організаційної структури, що буде згуртовувати та координувати всі рівні функціонування АТ «Укрзалізниця», та її інтеграція до всіх бізнес-функцій. Це дозволило розробити організаційно-економічний підхід до стратегічного управління діяльністю корпоративних волонтерських груп на залізничному транспорті. У межах даного підходу визначено особливості адміністративного (рис. 4) та стратегічного управління діяльністю корпоративних стратегічних груп АТ «Укрзалізниця».

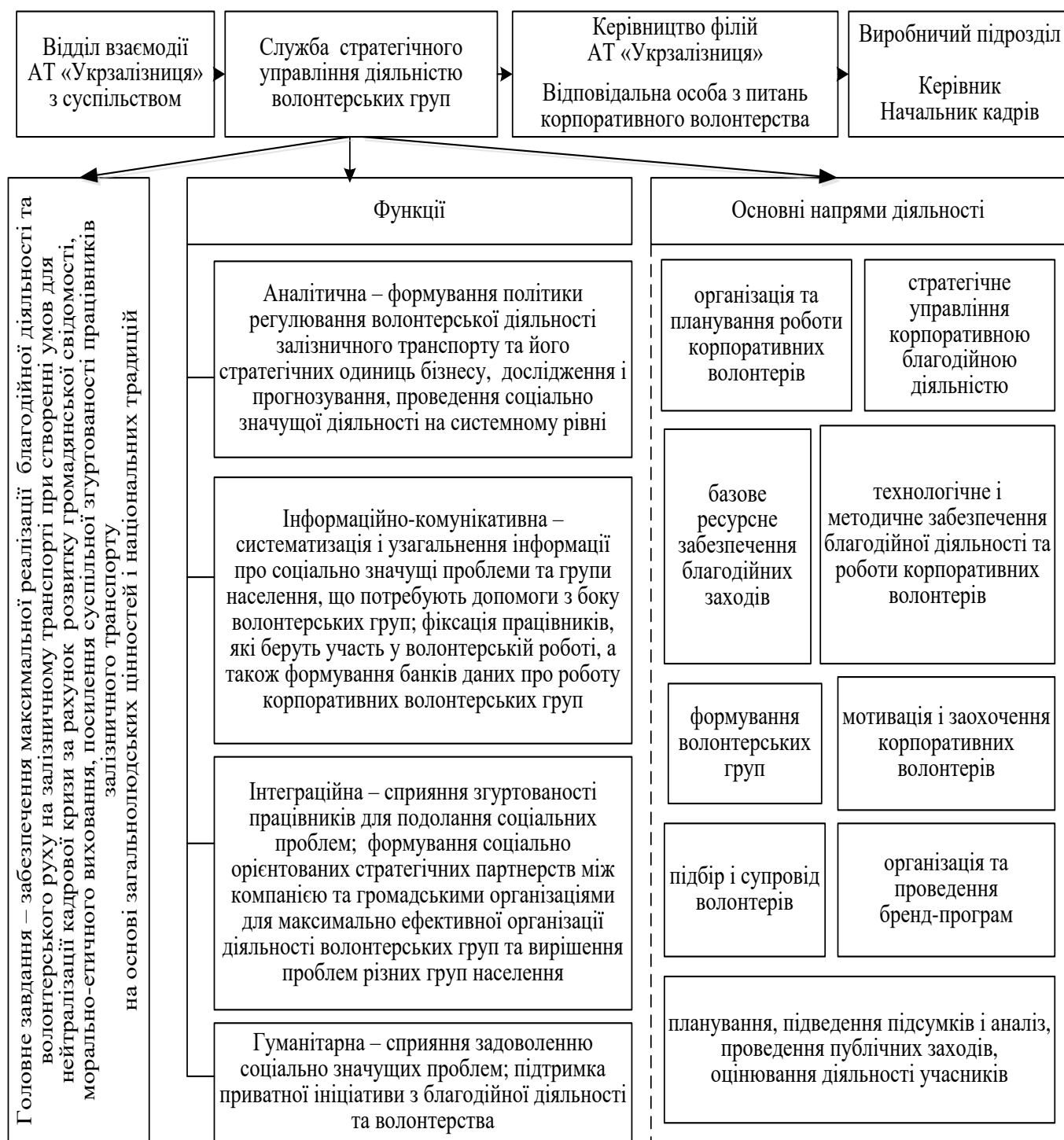


Рис. 4. Функції та основні напрями роботи служби стратегічного управління діяльністю волонтерських груп АТ «Укрзалізниця»

Враховуючи важливість стратегії як ключового інструменту стратегічного управління, здатного забезпечити максимальне досягнення цілей під час адаптації соціально-економічних систем до екзогенних змін, окреслено положення щодо формування та реалізації стратегії благодійного заходу за участю корпоративних волонтерських груп залізничного транспорту. Зазначений процес повинен ґрунтуватись на послідовному та поетапному виконанні чотирьох фаз (попередня, підготовча, основна, заключна), мати циклічний характер, а також базуватись на двосторонній комунікації з ключовими для галузі стейкхолдерами.

Основним завданням запропонованої до впровадження служби стратегічного управління діяльністю волонтерських груп АТ «Укрзалізниця» повинно стати забезпечення максимальної реалізації благодійної діяльності та волонтерського руху на залізничному транспорті при створенні умов для нейтралізації кадрової кризи за рахунок розвитку громадянської свідомості, морально-етичного виховання, посилення суспільної згуртованості працівників залізничного транспорту.

У третьому розділі «Управління персоналом залізничного транспорту на принципах соціальної відповідальності» розкрито сутнісні характеристики і підходи до забезпечення соціального захисту працівників залізничного транспорту, розроблено положення щодо соціально відповідального управління персоналом в умовах кризи, розроблено модель управління соціальними інвестиціями з урахуванням кадрових ризиків.

Найбільш значущою і водночас найменш вирішеною проблемою в системі соціальної відповідальності залізничного транспорту є зобов'язання щодо забезпечення високої якості трудового життя персоналу, оскільки АТ «Укрзалізниця» є одним із найбільших роботодавців у державі й нині в компанії працює майже 280 тисяч працівників, що становить 1,4 % загальної кількості зайнятих в Україні.

Дослідження передумов підвищення рівня соціальної відповідальності залізничного транспорту щодо персоналу вказує на загострення дії негативних факторів впливу на трудовий потенціал залізничної галузі, які систематизовано за ієрархічними рівнями.

Проведено кореляційний аналіз впливу факторів на зменшення чисельності персоналу залізниць і виявлено, що серед факторів, які досліджувалися, основний вплив на середньооблікову кількість працівників основної діяльності мала їхня середньомісячна заробітна плата. Визначено залежність між зміною середньомісячної заробітної плати працівника та зміною середньооблікової кількості працівників основної діяльності по залізниці, оцінено тісноту їхнього зв'язку (табл. 1).

Результати розрахунків показали, що коефіцієнт еластичності зайнятості на всіх залізницях є меншим за одиницю, тобто попит на працю нееластичний відносно середньооблікової заробітної плати працівників основної діяльності. Темпи зростання заробітної плати в рази перевищують темпи зниження чисельності персоналу, а зростання середньої заробітної плати обумовлено в першу чергу зростанням мінімальної заробітної плати в умовах інфляції. Така ситуація негативно впливає на соціальну відповідальність залізничного транспорту перед персоналом.

Результати кореляційного аналізу впливу середньомісячної заробітної плати працівника основної діяльності на середньооблікову кількість працівників основної діяльності

Філія	Апроксимація $y = f(x)$, y - середньооблікова кількість працівників (тис. осіб), x - середньомісячна заробітна плата працівника основної діяльності (грн)	Середня похибка апроксимації	Середній коефіцієнт еластичності	Коефіцієнт детермінації	Критерій Фішера ($F_{крит} = 5,12$)
Південна	$y = 55,6387 \cdot e^{-5,6 \cdot 10^{-5} x}$	$\bar{A} \approx 1,66\%$	$\bar{E} \approx -0,222$	$R^2 = 0,956$	$F_{факт} = 197,021$
Львівська	$y = 4,2577 \cdot e^{-8,1 \cdot 10^{-5} x}$	$\bar{A} \approx 1,74\%$	$\bar{E} \approx -0,312$	$R^2 = 0,974$	$F_{факт} = 333,053$
Південно-Західна	$y = 4,4044 \cdot e^{-8 \cdot 10^{-5} x}$	$\bar{A} \approx 2,02\%$	$\bar{E} \approx -0,323$	$R^2 = 0,959$	$F_{факт} = 211,435$
Одеська	$y = 61,28108 \cdot e^{-6,2 \cdot 10^{-5} x}$	$\bar{A} \approx 1,61\%$	$\bar{E} \approx -0,247$	$R^2 = 0,959$	$F_{факт} = 209,649$
Придніпровська	$y = 81,40832 \cdot e^{-0,000108x}$	$\bar{A} \approx 5,46\%$	$\bar{E} \approx -0,43$	$R^2 = 0,89$	$F_{факт} = 72,951$
Донецька	$y = 115,88518 \cdot e^{-0,000213x}$	$\bar{A} \approx 9,79\%$	$\bar{E} \approx -0,79$	$R^2 = 0,758$	$F_{факт} = 28,143$

Неефективне господарювання (зниження обсягів перевезень, а також негативний вплив інших факторів) і законодавчо встановлені вимоги з підвищення заробітної плати змушують залізниці скорочувати чисельність персоналу для забезпечення прийняттого рівня витрат і рентабельності господарської діяльності. При цьому специфіка залізничного транспорту як державної монополії і тиск профспілок стримують темпи зниження численності персоналу. У результаті поглиблюється криза в соціальній сфері залізничного транспорту, обумовлена, з одного боку, неефективною зайнятістю, а з іншого – низьким рівнем оплати праці. За цих умов наявність широкого спектра соціальних гарантій і пільг на залізничному транспорті є важливим стабілізуючим фактором, який тривалий час нівелював поширення кадрових ризиків. Однак нині намітились тенденції скорочення соціального забезпечення залізничної галузі, що слід розглядати як передумови подальшого поглиблення соціальної кризи.

Зважаючи на зазначене вище, забезпечення соціальної відповідальності перед персоналом потребує впровадження антикризових інструментів управління персоналом, дія яких ґрунтується на принципах превентивності, раціональності та інноваційності, що дозволяє отримати ряд позитивних результатів: поліпшити якісний склад персоналу, побудувати більш ефективну систему управління персоналом; оптимізувати витрати на персонал. Акцентовано увагу на тому, що антикризовий підхід до соціально відповідального управління персоналом включає не тільки формальну організацію роботи з персоналом, але й сукупність факторів соціально-психологічного, морального характеру, демократичний стиль управління,

турботливе ставлення до потреб людини, врахування її індивідуальних особливостей та ін.

Інструментарій антикризового управління персоналом на залізничному транспорті подано на рис. 5.

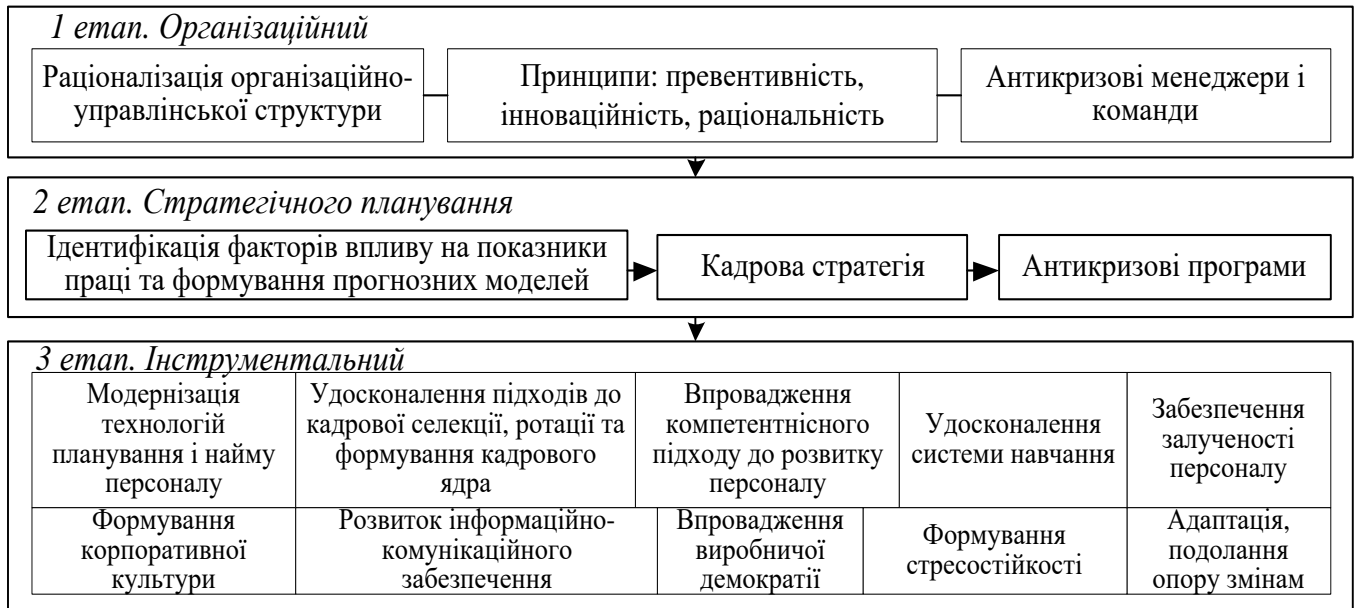


Рис. 5. Етапи та інструментарій антикризового управління персоналом у системі соціальної відповідальності залізничного транспорту

Забезпечення антикризового управління персоналом потребує проведення ефективної політики соціального інвестування. Результати кореляційного аналізу впливу факторів на рівень соціального забезпечення працівників залізниць дозволили встановити існування взаємозв'язку між обсягами інвестування в соціальний розвиток працівників і рівнем кадрових ризиків. В умовах погіршення фінансового-економічного становища залізничного транспорту зниження рівня соціального інвестування обумовлює відтік висококваліфікованого кадрового потенціалу, зниження продуктивності праці, погіршення професійної компетентності працівників, наростання диспропорцій у віковій та кваліфікаційній структурі персоналу, зростання конфліктності, порушення трудової дисципліни, професійної етики та культури в трудових колективах залізниць.

Ґрунтуючись на цьому, розкрито модель управління соціальними інвестиціями в системі забезпечення якості трудового життя працівників залізничного транспорту (рис. 6), що передбачає вибір сценаріїв (інертний, оптимістичний, прогресивний) забезпечення соціального розвитку персоналу залізниць на основі розрахунку коефіцієнта соціального інвестування (K_{SI}^{npozp}):

$$K_{SI}^{npozp} = \frac{TKP}{TSI}, \quad (1)$$

де TKP - темп зростання кадрових ризиків, %;

TSI - темп зростання обсягу інвестицій у соціальний розвиток працівників, %.

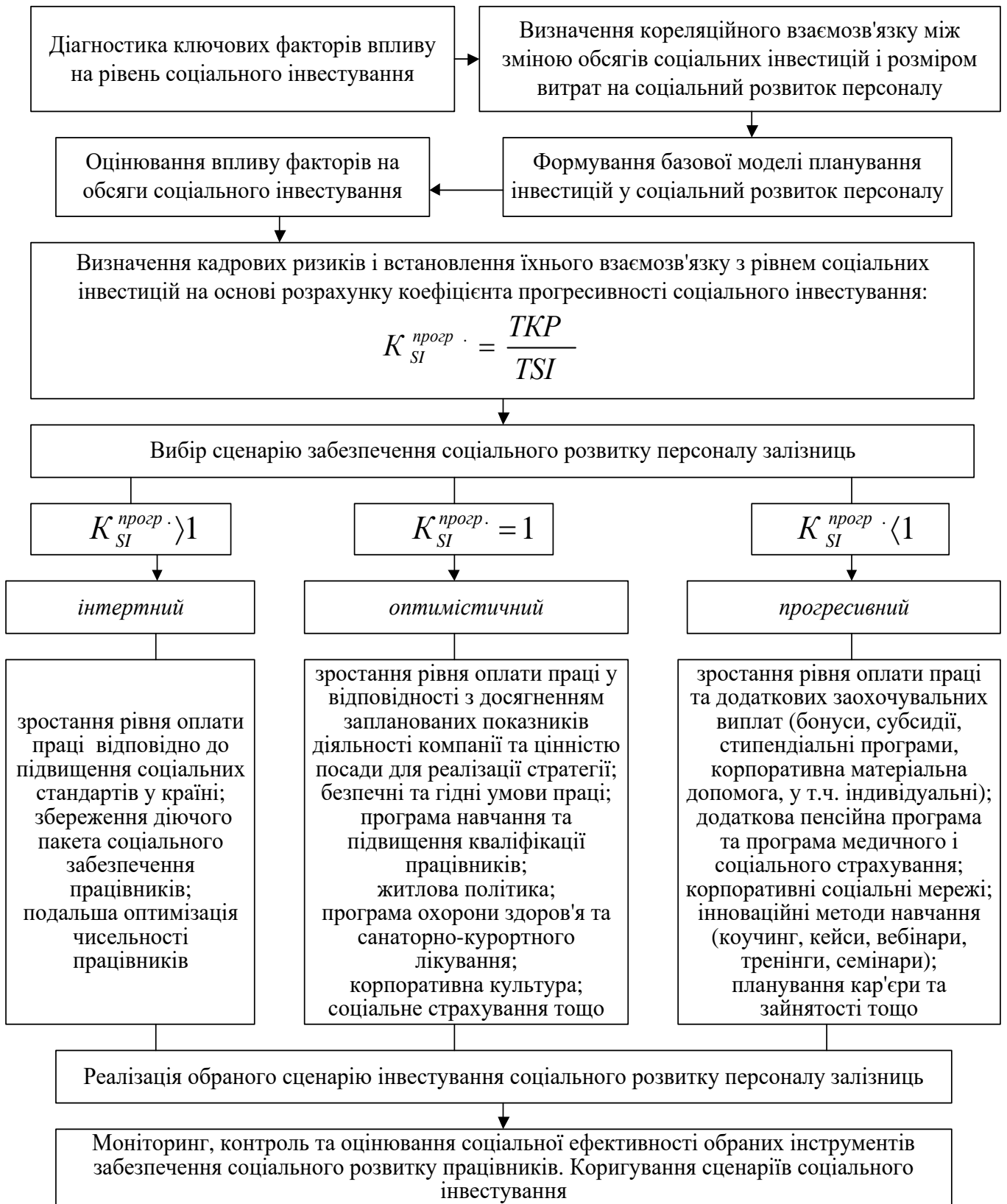


Рис. 6. Модель управління соціальними інвестиціями в системі забезпечення якості трудового життя працівників залізничного транспорту

Використання даної моделі дозволить ґрунтовно підійти до вибору прогресивних інструментів забезпечення соціального розвитку персоналу та підвищити якість трудового життя працівників АТ «Укрзалізниця».

У четвертому розділі «Соціальна відповідальність як інструмент гармонізації відносин з бізнес-партнерами і споживачами» розроблено інструментарій управління якістю послуг залізничного транспорту, розкрито систематизацію ризик-факторів взаємодії залізничної компанії з ключовими стейкхолдерами, сформовано підхід до формування системи ризик-менеджменту на залізничному транспорті, запропоновано використання адаптивної моделі маркетингу взаємодії як інструменту реалізації соціально відповідальних ініціатив розвитку залізничного транспорту.

Стратегічне позиціонування АТ «Укрзалізниця» як соціально відповідального бізнес-суб'єкта вказує на вагомість забезпечення високої якості залізничних перевезень, що дозволить покращити лояльність споживачів і підвищити рейтинг галузі на транспортно-логістичному ринку. На основі дослідження рівня задоволеності споживачів послугами залізничного транспорту ідентифіковано прояви погіршення якості обслуговування у сфері залізничних перевезень. Визначено, що подальше ігнорування негативних відгуків споживачів стосовно низької якості послуг залізничного транспорту може призвести не лише до зниження обсягів перевезень і рівня прибутковості залізничної галузі, а насамперед до втрати довіри такої ключової групи стейкхолдерів, як користувачі послуг залізничного транспорту. Встановлено, що задля попередження такого роду загрози виняткового значення набуває зміна підходу до управління якістю послуг залізничного транспорту.

Виділення базових вимог споживачів до якості транспортно-логістичного обслуговування і вивчення теоретичних аспектів її підвищення дозволило розробити інструментарій управління якістю послуг залізничного транспорту, що ґрунтується на впровадженні концепції соціальної відповідальності в систему управління якістю АТ «Укрзалізниця» на основі застосування стандартизованих та соціально-етичних інструментів з метою забезпечення високої якості послуг залізничного транспорту, підвищення задоволеності споживачів і покращення їх ставлення до залізничної галузі.

Встановлено, що уповільнення процесів реформування і поглиблення декларативного характеру реалізації ключових проектів у залізничній галузі призвело не тільки до зниження якості послуг залізничного транспорту і загострення інших наболілих проблем, але й спровокувало виникнення нових ризиків, викликаних зниженням довіри стейкхолдерів до АТ «Укрзалізниця». Беручи до уваги вагомість подолання кризових явищ у залізничній галузі і відновлення до неї довіри, систематизовано ризик-фактори взаємодії у системі відносин АТ «Укрзалізниця» – стейкхолдери за такими групами: законодавчі, організаційно-управлінські, фінансово-інвестиційні, корупційні, кадрові, репутаційні, техніко-технологічні, екологічні, ризик-фактори безпеки, відносин з клієнтами та партнерських відносин. Зважаючи на фрагментарність та епізодичність діючого підходу до управління ризиками в залізничній галузі, запропоновано формування системи ризик-менеджменту на залізничному транспорті, що передбачає таку поетапність її впровадження: визначення потенційних джерел ризику; ідентифікація ризик-факторів взаємодії АТ «Укрзалізниця» та стейкхолдерів; оцінювання ризик-факторів, передумов і наслідків їх виникнення; формування адаптивного

інструментарію ризик-менеджменту; підготовка аналітичної звітності щодо результативності використання системи ризик-менеджменту на залізничному транспорті та внесення в разі потреби необхідних коректив до її змістовного наповнення (рис. 7).

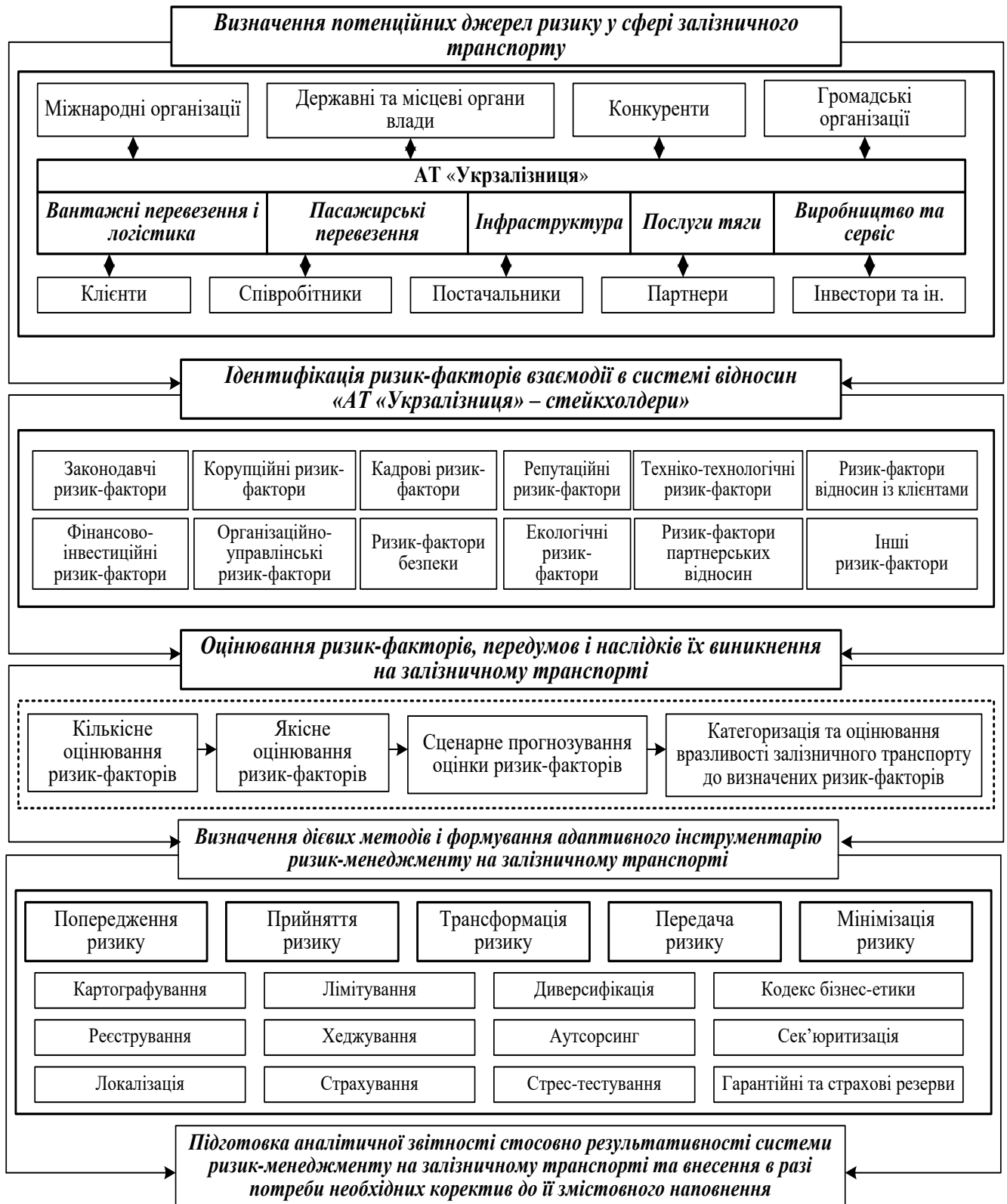


Рис. 7. Поетапність формування і впровадження системи ризик-менеджменту на залізничному транспорті

Використання запропонованого підходу дозволить забезпечити повноцінне задоволення інтересів ключових стейкхолдерів, сприятиме прийняттю більш виважених управлінських рішень на основі системної ідентифікації ризиків і оцінювання перспективних наслідків їх реалізації, підвищенню ефективності стратегічних та операційних бізнес-процесів, покращенню рівня економічної та інформаційної безпеки на залізничному транспорті.

Виявлено, що внаслідок деструктивного впливу низки факторів, зокрема зниження якості послуг залізничного транспорту і загострення кризи довіри з боку ключових стейкхолдерів до АТ «Укрзалізниця», відбулося погіршення іміджу та його стратегічного позиціонування на ринку транспортно-логістичних послуг. Враховуючи соціально відповідальні ініціативи розвитку залізничного транспорту, розкрито ключові елементи формування корпоративного іміджу галузі і критерії їх оцінювання у внутрішньому та зовнішньому вимірах. Запропоновано до внутрішніх елементів корпоративного іміджу АТ «Укрзалізниця» відносити такі складові, як імідж топ-менеджменту та персоналу, корпоративну культуру і фірмовий стиль, до зовнішніх елементів – імідж послуг, бізнес-імідж, соціальний та екологічний імідж залізничного транспорту. Визначення зазначених складових корпоративного іміджу дозволило встановити, що в умовах провадження соціально відповідальної діяльності формування іміджу АТ «Укрзалізниця» відбувається насамперед на основі ретроспективного досвіду співпраці з бізнес-партнерами, емоційного досвіду та вражень споживачів, що користуються послугами залізничного транспорту, екологічної відповідальності і практики реалізації соціальних проектів у галузі.

Зважаючи на важливість відновлення довірчих відносин і забезпечення позитивного ставлення стейкхолдерів до АТ «Укрзалізниця», проведено ґрунтовне дослідження наукових розробок та пропозицій стосовно покращення корпоративного іміджу підприємств у розрізі сприйняття споживачами і бізнес-партнерами. Це дозволило констатувати той факт, що в якості найбільш ефективного інструменту формування позитивного іміджу бізнес-суб'єкта виділяють маркетинг взаємодії, який акцентує увагу на всебічному врахуванні інтересів учасників економічних відносин. Адаптуючи зазначену концепцію маркетингу до особливостей господарювання АТ «Укрзалізниця», запропоновано розглядати маркетинг взаємодії на залізничному транспорті як безперервний процес гармонізації його відносин з внутрішніми та зовнішніми стейкхолдерами з метою відновлення довіри та завоювання прихильності споживачів, налагодження конструктивного діалогу між компанією та бізнес-партнерами, забезпечення її позитивного корпоративного іміджу і позиціонування на ринку транспортно-логістичних послуг.

Ґрунтуючись на теоретичних і практичних напрацюваннях у цьому напрямі, розроблено адаптивну модель маркетингу взаємодії, яка містить фокус-орієнтири і фокус-мотиви розвитку взаємовідносин залізничного транспорту зі споживачами та бізнес-партнерами, досягнення яких стає можливим на основі застосування маркетингових інструментів та інформаційно-комунікативних каналів взаємодії (рис. 8).

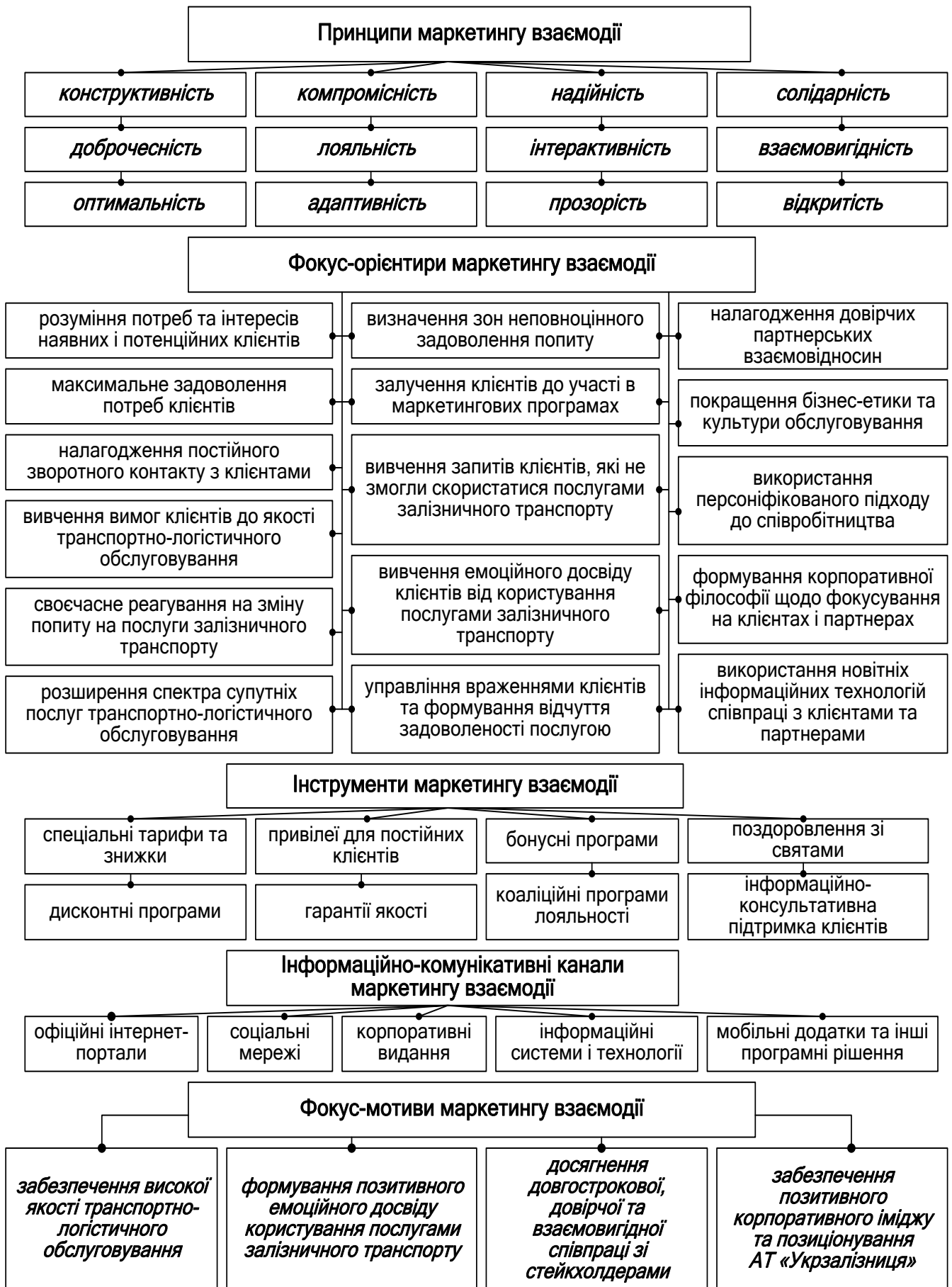


Рис. 8. Адаптивна модель маркетингу взаємодії в контексті розвитку соціальної відповідальності на залізничному транспорті

Використання моделі маркетингу взаємодії дозволить покращити якість послуг залізничного транспорту, сформувати позитивний емоційний досвід споживачів, забезпечити довгострокове, довірче та взаємовигідне співробітництво залізничного транспорту зі стейкхолдерами, досягти позитивного іміджу та сприйняття АТ «Укрзалізниця» у бізнес-просторі як соціально відповідального суб'єкта господарювання.

У п'ятому розділі «Управління екологічною діяльністю в контексті реалізації політики соціальної відповідальності на залізничному транспорті» обґрунтовано оптимізаційний підхід до управління екологічною діяльністю залізничного транспорту на основі досягнення екологічного прогресу в умовах обмеженого фінансування і на цій основі розроблено комплексну систему управління екологічною діяльністю, сформовано компетентнісно-підприємницьку модель ресурсозбереження на залізничному транспорті, надано пропозиції щодо модернізації інструментарію екологічної діяльності в частині удосконалення організаційної структури, впровадження екологічного маркетингу і мотивації.

Соціально відповідальне ведення бізнесу вимагає від АТ «Укрзалізниця» безперервного вдосконалення корпоративної екологічної діяльності. Критичний аналіз показав, що досягнення екологічного прогресу на підприємствах залізничного транспорту можливе на основі впровадження принципів та інструментарію активного управління екологічною діяльністю і комплексної екологічної модернізації (визначено такі її види, як техніко-технологічна, матеріально-логістична, освітньо-компетентнісна, організаційно-управлінська, культурно-комунікаційна, інституціональна) і за рахунок підвищення ефективності управлінського процесу на основі його оптимізації за критерієм «позитивний приріст екологічної вартості бізнесу».

Екологічну вартість бізнесу (EB) на підприємствах залізничного транспорту запропоновано розраховувати як сумарну оцінку екологічної вартості активів (B_{EA}) та економічного ефекту від екологічної діяльності ($Ефект_{ED}$):

$$EB = B_{EA} + Ефект_{ED}, \quad (2)$$

$$Ефект_{ED} = \Pi_{EP} + E_B + \Pi_{OD(ED)}, \quad (3)$$

де Π_{EP} – прибуток від екологічного підприємництва в межах підсобно-допоміжної діяльності;

E_B – економія витрат за рахунок ресурсозбереження;

$\Pi_{OD(ED)}$ – прибуток основної діяльності, отриманий внаслідок дії екологічного фактора (зменшення штрафів, підвищення тарифів, збільшення обсягів послуг).

Забезпечення ефективності системи управління екологічною діяльністю залізничного транспорту можливе за наявності таких підсистем: цільової, позиціонування та забезпечувальної (ресурси і технології управління, у т. ч. оптимізаційна складова), що обмежені контурами міжнародної, національної та регіональної екологічної політики (рис. 9).

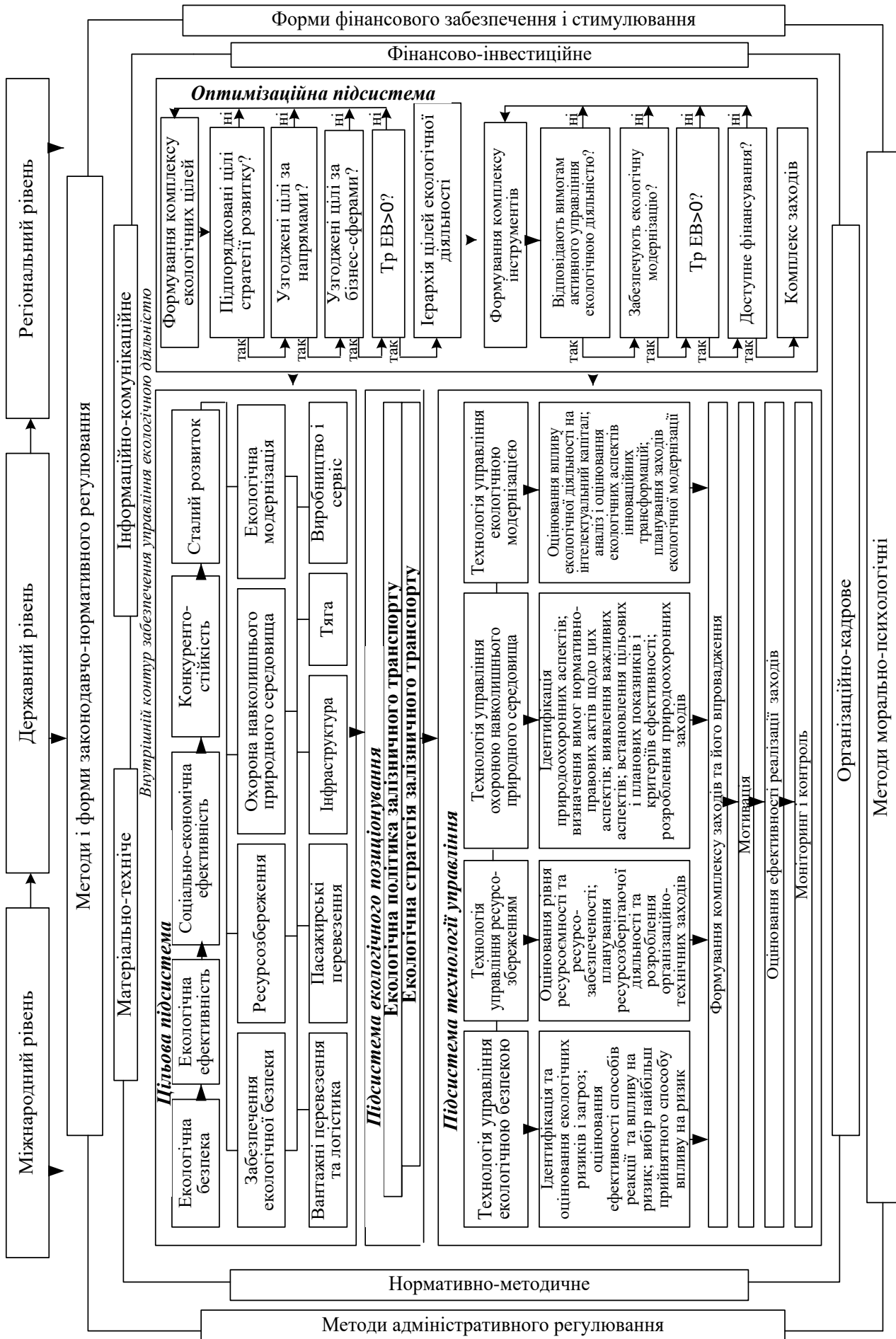


Рис. 9. Система управління екологічною діяльністю на залізничному транспорті

Цільова підсистема охоплює ланцюжок передбачуваних цілей-ефектів від екологічної безпеки до сталого розвитку, декомпозиція яких має відбуватися за бізнес-сферами діяльності. До підсистеми позиціонування включено екологічну політику і стратегію. У підсистемі технологій управління розкрито їхні складові за видами екологічних мотивів. Встановлено, що забезпечення екологічного прогресу в умовах обмеженого фінансування потребує оптимізації цілей, інструментарію та заходів екологічної діяльності за обраними критеріями - відповідність принципам активного управління, забезпечення екологічної модернізації, приріст екологічної вартості бізнесу. Для формування ієрархії екологічних цілей обґрунтовано доцільність використання експертних методів ранжування, причому слід враховувати, чи відповідають цілі загальній стратегії розвитку, чи узгоджені вони за напрямками екологічної діяльності та бізнес-сферами залізничного транспорту.

В умовах обмежених фінансово-інвестиційних ресурсів залізничного транспорту запропоновано формувати оптимальну екологічну стратегію (Se) на основі математичної моделі:

$$f(Se) = \frac{\Delta EB - \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m P_{ji} * Z_{ji}}{B} \rightarrow \max, \quad (4)$$

$$B \geq I.$$

де ΔEB – приріст екологічної вартості бізнесу;

Z_{ji} – збитки від i -го виду впливів на j -й природний комплекс;

P_{ji} – вірогідність виникнення i -го виду екологічних ризиків, що впливає на j -й природний комплекс;

B – сумарні витрати на проведення екологічних заходів;

I – доступні ресурси для реалізації екологічної стратегії.

Визначаючи вагому роль ресурсозбереження в екологічній діяльності залізничного транспорту, розкрито його сутнісно-змістовну характеристику і теоретичне підґрунтя ресурсокористування як базис розробленої концепції управління ресурсозбереженням на залізничному транспорті та з'ясовано підходи до формування стратегій ресурсозбереження, серед яких у якості пріоритетного визнано пасивно-активний підхід. Зроблено висновок, що на даному етапі господарювання принцип стратегічності в управлінні ресурсозберігаючою діяльністю на залізничному транспорті реалізується шляхом формування довгострокових цілей, впровадження інноваційних заходів і отримання синергетичних ефектів, які включають розвиток компетенцій у сфері ресурсозбереження та їх активне використання для ощадливого ресурсокористування як на власному виробництві, так і з метою реалізації ресурсозберігаючих продуктів (робіт, послуг) на сторону. Ділова (підприємницька) активність у даному напрямі сприяє перетворенню ресурсозберігаючої діяльності на фактор забезпечення дохідності та конкурентоспроможності.

За тріадою ознак забезпечення ресурсоефективності в умовах поширення криз, які включають компетентність, ощадливість і ділову активність, розроблено стратегічні альтернативи ресурсозберігаючої діяльності АТ «Укрзалізниця» (рис. 10).

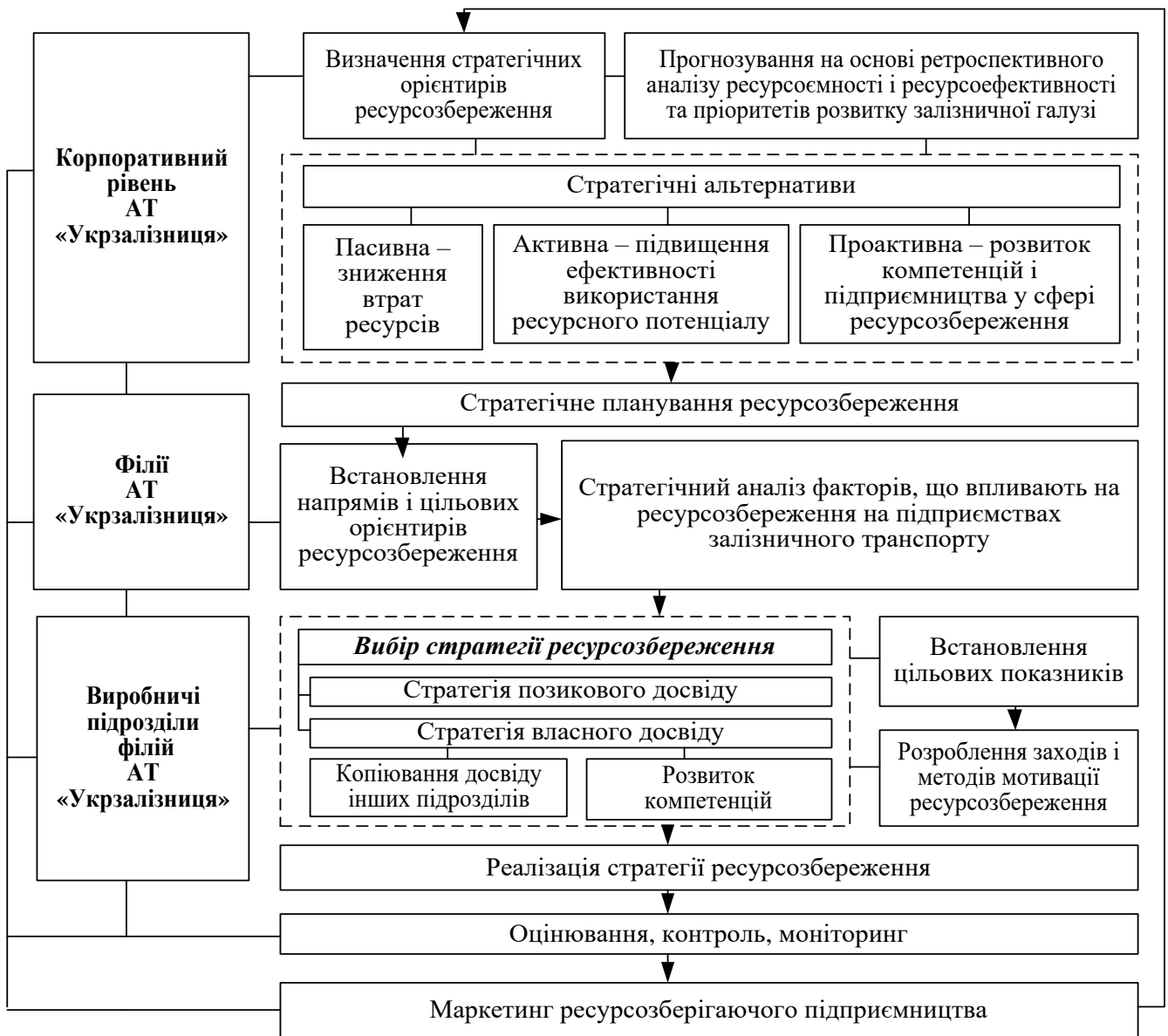


Рис. 10. Компетентнісно-підприємницький підхід до формування стратегії ресурсозбереження залізничному транспорту

З урахуванням стратегічних цілей розвитку залізничного транспорту розробляються пасивний, активний і проактивний сценарії ресурсозберігаючої діяльності. Для виробничих підрозділів філій АТ «Укрзалізниця» залежно від накопиченого досвіду ресурсозберігаючої діяльності доцільно обрати один з варіантів стратегій ресурсозбереження – орієнтацію на позиковий досвід, копіювання та адаптацію досвіду інших підрозділів і фокусування компетентності. За результатами оцінювання ефективності реалізації стратегії ресурсозбереження приймаються рішення щодо організації підприємництва в даній сфері, вихідним інструментарієм якого є маркетинг ресурсозбереження.

Актуальність модернізації існуючих технологій управління екологічною діяльністю на залізничному транспорті вказує на термінову необхідність вирішення питань у таких ключових напрямках, що подано на рис. 11.

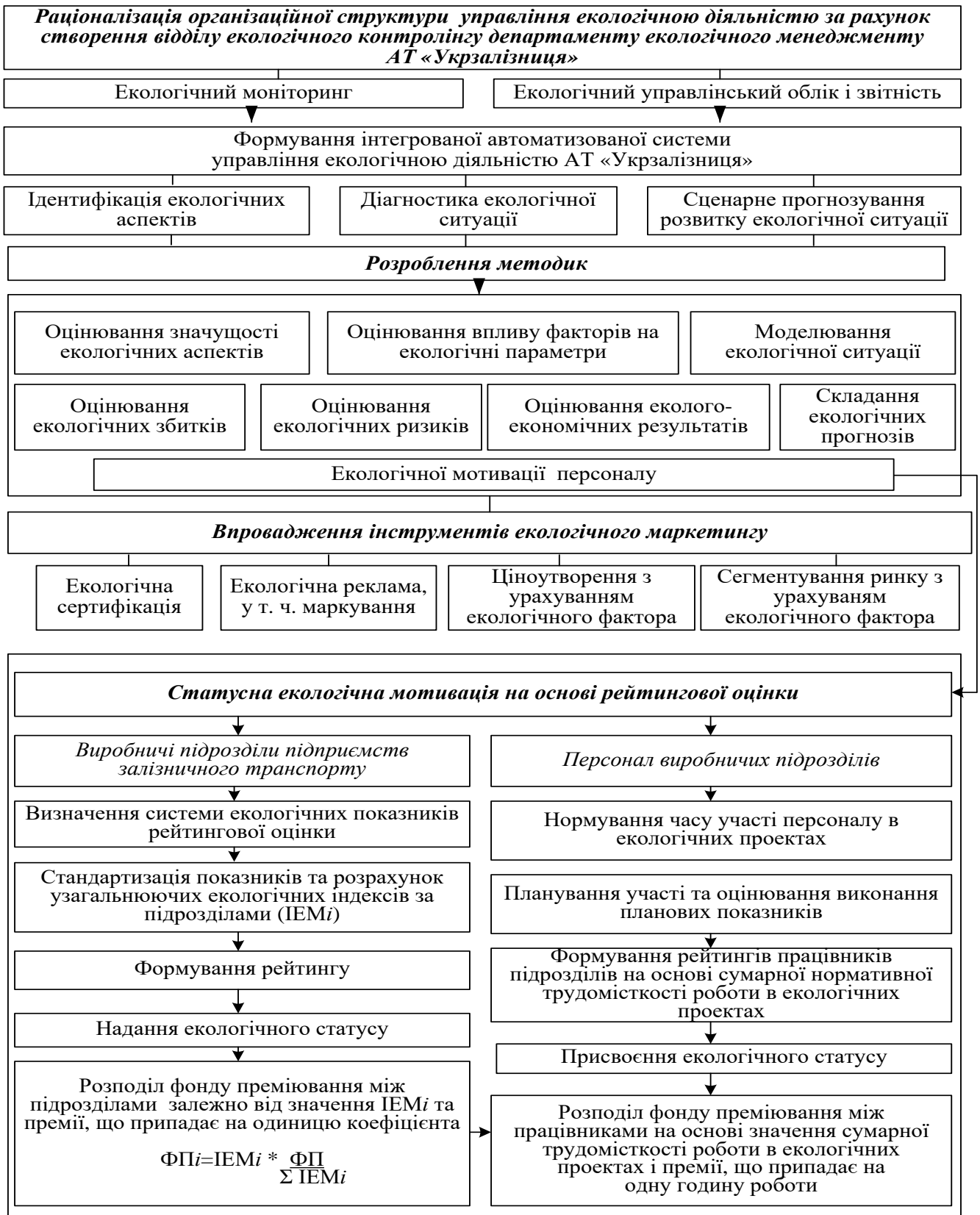


Рис. 11. Пріоритетні напрями удосконалення технологій управління екологічною діяльністю АТ «Укрзалізниця»

У першу чергу існує потреба в модернізації структури управління екологічною діяльністю шляхом переорієнтації на вирішення завдань формування єдиної інформаційної системи у сфері екологічної діяльності з оцінюванням впливу екологічних аспектів на економічні результати роботи залізничного транспорту. Аргументовано доцільність створення відділу екологічного контролінгу Департаменту екологічного менеджменту АТ «Укрзалізниця» при дотриманні таких умов: по-перше, вдосконалення інформаційної системи екологічної діяльності, поставивши її на автоматизовану основу; по-друге, розроблення методичного інструктиву у сфері оцінювання екологічних аспектів, ризиків, впливу факторів на екологічну ситуацію, еколого-економічних результатів і прогнозування екологічних ситуацій.

Визначено перспективність впровадження інструментів маркетингу в контексті реалізації екологічної модернізації на залізничному транспорті за такими напрямками: розроблення рішень з поліпшення послуг; розроблення рішень з поліпшення сервісу; розроблення нових екологоорієнтованих послуг; збутова політика; комунікативна політика.

Враховуючи першочергову роль персоналу в досягненні стратегічних екологічних цілей, запропоновано формування ефективної системи екологічної мотивації, яка здатна забезпечити екологічно свідому поведінку персоналу та сприятиме прогресивному розвитку екологічної діяльності на залізничному транспорті. Прогресивний підхід до екологічної мотивації працівників реалізований на основі визначення сучасних екологічних потреб бізнесу і працівників, розширення джерел фінансування та удосконалення інструментарію мотивації. Зокрема сучасні мотиваційні потреби в екологічній сфері разом з природоохоронною діяльністю та економією ресурсів нині включають ресурсоефективність, екологічну компетентність та екологічне підприємництво. Розкриті вимоги до екологічної мотивації персоналу вказують на те, що вона повинна бути джерелом не тільки матеріальних виплат, а й стимулювання самовдосконалення, професійного та службового зростання. Даний аспект дозволив обґрунтувати необхідність застосування статусних форм мотивації, що ґрунтується на рейтинговій оцінці рівня екологічної відповідальності як на рівні виробничих підрозділів філій залізничного транспорту, так і їхніх співробітників.

Таким чином, ефективний і сталий розвиток залізничного транспорту в наш час можливий на основі врахування принципів соціальної відповідальності бізнесу, де головна роль належить екологічній компоненті.

ВИСНОВКИ

У процесі дисертаційного дослідження сформовано нове вирішення науково-прикладної проблеми створення теоретико-методологічних положень, методичних підходів і практичних рекомендацій щодо формування системи соціально відповідального господарювання на залізничному транспорті в умовах поширення криз і ризиків, в основу якої покладено комплекс стратегічно орієнтованих і антикризових інструментів досягнення соціально-ефективної діяльності залізничного транспорту.

Основні висновки дисертації полягають у такому.

1. Наразі залізничний транспорт України функціонує в умовах системної кризи, що створює загрозу його конкурентоспроможності та стійкому економічному зростанню. Подолання наявних деструкцій розвитку залізничного транспорту пов'язано з комплексним впровадженням інструментів соціальної відповідальності як основи реалізації парадигми сталого розвитку залізничної галузі. Проведене дослідження теоретичних основ соціальної відповідальності дозволило виділити її антикризові властивості та розширити ознаки класифікації видів соціальної відповідальності, доповнивши такими: 1) періодичність реалізації інструментів; 2) групи стейкхолдерів АТ «Укрзалізниця»; 3) рівні формування інструментів. Врахування виділених класифікаційних ознак дозволить обґрунтовано здійснити вибір заходів щодо розвитку соціальної відповідальності на залізничному транспорті.

2. Вирішення питання формування системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті потребує встановлення особливостей трансформації соціально-економічної політики розвитку залізничної галузі в процесі втілення реформ, що дозволить ідентифікувати недоліки обраного наразі в АТ «Укрзалізниця» підходу до розвитку соціальної відповідальності. Вивчення особливостей реалізації соціально-економічних трансформацій на залізничному транспорті дозволило представити періодизацію розвитку системи соціальної відповідальності залізничної галузі, що включає такі етапи впровадження змін, як підготовчий, законодавчого формування, оптимізації, рецесії, відновлення, регресу і трансформації.

3. Антикризовий підхід до розвитку соціальної відповідальності на залізничному транспорті полягає в застосуванні антикризових властивостей соціальної відповідальності для подолання системної кризи в галузі, нейтралізації зовнішніх і внутрішніх загроз, ризиків її реформування. Перевагою запропонованого підходу є можливість вироблення ефективного інструментарію формування системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті з урахуванням динамічно змінюваних умов його функціонування.

4. Фрагментарність політики соціального розвитку АТ «Укрзалізниця» спонукала до пошуку шляхів розвитку соціальної відповідальності в галузі та відповідно склало основу пропозицій щодо формування системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті. Розроблено концептуальні положення формування системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті, в основу яких покладено поетапну реалізацію, визначених у межах кожного з напрямів, інструментів розвитку соціальної відповідальності на корпоративному, тактичному та оперативному рівнях управління залізничною галуззю.

5. Сприймаючи очевидні економічні переваги впровадження державного соціального замовлення перед іншими формами вирішення соціально значущих завдань залізничним транспортом, його було обрано як пріоритетний. Під час виконання соціального замовлення АТ «Укрзалізниця» в якості дієвого антикризового інструменту запропоновано використовувати подвійну систему моніторингу, що повинна включати державну та корпоративну компоненти. Зазначене створило базис для удосконалення процесу виконання соціального замовлення залізничним транспортом, що у свою чергу стане підґрунтям для

підвищення соціально-економічної ефективності участі залізничного транспорту в державних і регіональних соціальних програмах.

6. Важливим проявом зовнішньої корпоративної соціальної політики є благодійна діяльність і волонтерський рух. Дослідження показали, що ключовими положеннями, які характеризують новий підхід до стратегічного управління благодійною діяльністю і волонтерськими групами вітчизняного залізничного транспорту, перш за все є проактивна управлінська ініціатива залізничного транспорту та системне формування соціальних стратегій, побудованих на двосторонній комунікації зі стейкхолдерами. Це дозволило розкрити особливості формування та реалізації стратегії благодійного заходу за участю корпоративних волонтерських груп АТ «Укрзалізниця» та визначити функції і напрями діяльності служби стратегічного управління діяльністю волонтерських груп.

7. Вирішення завдання забезпечення високої якості трудового життя працівників у системі соціальної відповідальності залізничного транспорту обумовило необхідність з'ясування негативних факторів впливу на розвиток персоналу. Здійснено їхню систематизацію на міжнародному і державному, галузевому і локальному рівнях та проведено кореляційний аналіз зв'язку факторів із рівнем зайнятості працівників залізниць, що засвідчив тенденції поширення кризових явищ у соціальній сфері за рахунок неефективної зайнятості та низького рівня оплати праці. Визначено антикризові інструменти кадрової політики, дія яких ґрунтується на принципах превентивності, раціональності та інноваційності. Впровадження антикризового інструментарію управління персоналом у систему забезпечення соціальної відповідальності залізничного транспорту сприятиме отриманню таких позитивних ефектів, як підвищення ефективності управління, поліпшення якісного складу персоналу, оптимізації витрат.

8. Реалізація заходів соціальної політики залізничного транспорту потребує значних інвестицій. Нині в умовах обмежених інвестиційних можливостей залізнична галузь не надає належного значення соціальному інвестуванню, що призвело до зниження соціальної захищеності працівників залізничного транспорту та збільшення кадрових ризиків. З метою забезпечення соціальної стабільності і розвитку персоналу на залізничному транспорті визначено варіанти сценаріїв соціального інвестування (інертний, оптимістичний та прогресивний), вибір яких здійснюється на основі оцінювання співвідношення динаміки кадрових ризиків та обсягів соціальних інвестицій, що дозволяє обґрунтувати перспективні заходи з забезпечення соціального захисту персоналу підприємств залізничної галузі.

9. Досягнення стратегічних орієнтирів і забезпечення сталого розвитку залізничного транспорту потребує формування ефективної моделі управління АТ «Укрзалізниця» як соціально-відповідального бізнес-суб'єкта, націленого на завоювання лідерства на ринку за рахунок надання якісних транспортно-логістичних послуг і максимального задоволення потреб споживачів. В умовах погіршення якості послуг залізничного транспорту важливого значення набуває визначення дієвих методів її покращення. Розроблено інструментарій управління якістю послуг залізничного транспорту, який має на меті впровадження принципів соціальної відповідальності в систему управління якістю АТ «Укрзалізниця» за рахунок

застосування стандартизованих і соціально-етичних інструментів задля досягнення високої якості послуг залізничного транспорту, підвищення задоволеності споживачів і покращення їхнього ставлення до залізничної компанії.

10. Організаційна недосконалість процесів реформування і неналежна діяльність центрів відповідальності за реалізацію запланованих реформаційних змін обумовлюють загострення існуючих і виникнення нових ризиків у сфері залізничного транспорту. Розкрито систематизацію ризик-факторів взаємодії у системі відносин «АТ «Укрзалізниця» – стейкхолдери» за такими групами: законодавчі, організаційно-управлінські, фінансово-інвестиційні, корупційні, кадрові, репутаційні, техніко-технологічні, екологічні, ризик-фактори безпеки, відносин з клієнтами та партнерських відносин.

11. Виявлення низки ризиків у системі взаємовідносин АТ «Укрзалізниця» зі стейкхолдерами і визначення ознак фрагментарності та епізодичності діючої практики управління ризиками на залізничному транспорті стало основою для розроблення рекомендацій щодо формування і впровадження системи ризик-менеджменту на залізничному транспорті за такими етапами: 1) визначення потенційних зон ризику; 2) ідентифікація ризик-факторів взаємодії АТ «Укрзалізниця» зі стейкхолдерами; 3) оцінювання ризик-факторів, передумов і наслідків їх виникнення; 4) формування адаптивного інструментарію ризик-менеджменту; 5) підготовка аналітичної звітності щодо результативності використання системи ризик-менеджменту на залізничному транспорті та внесення в разі потреби необхідних коректив до її змістовного наповнення.

12. Нагальна потреба вирішення проблеми негативного позиціонування залізничної компанії на ринку транспортно-логістичних послуг стала поштовхом до пошуку інструментів покращення її корпоративного іміджу. Розкрито основні елементи формування корпоративного іміджу АТ «Укрзалізниця» і критерії їх оцінювання у внутрішньому та зовнішньому вимірах. Доведено, що дієвим інструментом забезпечення позитивного іміджу залізничного транспорту є маркетинг взаємодії, сутність якого вбачається в гармонізації відносин АТ «Укрзалізниця» зі стейкхолдерами на основі врахування інтересів всіх сторін економічних відносин. Представлено адаптивну модель маркетингу взаємодії, у якій визначено фокус-орієнтири і фокус-мотиви розвитку залізничного транспорту в контексті взаємовідносин зі споживачами та бізнес-партнерами, маркетингові інструменти їх досягнення та інформаційно-комунікативні канали взаємодії.

13. Впровадження соціально відповідального господарювання на залізничному транспорті потребує удосконалення управління екологічною діяльністю. Розкриття екологічних проблем залізничної галузі та етапів становлення екологічного менеджменту дозволило запропонувати оптимізаційний підхід до управління екологічною діяльністю на залізничному транспорті за критерієм екологічного прогресу. Сформовано систему управління екологічною діяльністю, у якій інтегровано такі напрями, як екологічна безпека, охорона навколишнього середовища, ресурсозбереження і екологічна модернізація, і визначено підсистеми забезпечення їхньої ефективної реалізації: цільову, позиціонування (екологічна політика і стратегія), технологій управління, оптимізаційну, ресурсного

забезпечення.

14. Прогресивним інструментом забезпечення соціальної відповідальності залізничного транспорту виступає стратегія ресурсозбереження, орієнтована на розвиток компетенцій і їх активне використання у виробничо-господарській та комерційній діяльності. Компетентнісно-підприємницька модель формування стратегії ресурсозбереження на підприємствах залізничного транспорту побудована на основі визначення видів стратегічних альтернатив на різних рівнях управління залізничним транспортом за тріадою ознак ресурсоефективності в умовах кризи – компетентність, ощадливість, ділова активність, зокрема альтернативні стратегії ресурсозбереження на корпоративному рівні – пасивна, активна і проактивна; на рівні структурних підрозділів регіональних філій – орієнтації на позиковий досвід, копіювання та адаптації досвіду інших підрозділів, фокусування на компетентності.

15. Екологічно відповідальне ведення бізнесу на залізничному транспорті вимагає модернізації організаційно-економічного інструментарію управління екологічною діяльністю. Раціоналізації організаційної структури управління сприятиме впровадження екологічного контролінгу та створення відповідного відділу. Для активізації інноваційної діяльності в екологічній сфері розроблено комплекс інструментів екологічного маркетингу. Прогресивний підхід до екологічної мотивації працівників реалізовано на основі розроблення пропозицій щодо формування статусно-рейтингової системи екологічної мотивації персоналу та залучення коштів для фондів екологічного стимулювання з зовнішніх джерел.

СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

монографії:

1. Панченко Н. Г. Формування системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті України : монографія. Х. : УкрДУЗТ, 2018. 398 с.

2. Панченко Н. Г. Розвиток системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті України. *Європейський вектор модернізації економіки: креативність, прозорість та сталий розвиток* : монографія / за заг. ред. д-ра екон. наук, проф. Л. Л. Калініченко. Х. : ФОП Панов А. М., 2018. С. 295–304. (*Особистий внесок: ідентифіковано етапи трансформації системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті України*).

статті, що входять до переліку наукових фахових видань:

3. Панченко Н. Г., Панченко С. В., Родченко В. Б. Застосування методу канонічних кореляцій у дослідженнях взаємозв'язків соціально-економічного розвитку міських комплексів. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2011. № 34. С. 411–416. (*Особистий внесок: розкрито особливості застосування методу канонічних кореляцій для аналізу соціального розвитку*).

статті, що входять до переліку наукових фахових видань та включені до міжнародних наукометричних баз:

4. Панченко Н. Г. Особливості здійснення та фінансування інноваційної діяльності на залізничному транспорті. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2017. № 59. С. 200–208.

5. Панченко Н. Г. Дослідження моделей соціальної відповідальності у бізнесовому середовищі та можливостей їх застосування в Україні. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2017. № 60. С. 24–33.
6. Панченко Н. Г. Забезпечення соціальної відповідальності у корпоративних структурах транспортної галузі. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 61. С. 213–219.
7. Панченко Н. Г. Формування концепції корпоративної соціальної відповідальності підприємства. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 62. С. 377–384.
8. Панченко Н. Г. Концептуальні основи формування системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті України. *Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії*. 2018. Вип. 4 (16). С. 43–49.
9. Панченко Н. Г. Корпоративна стратегічна філантропія ПАТ «Українська залізниця». *Причорноморські економічні студії*. 2018. Вип. 33. С. 55–58.
10. Панченко Н. Г. Корпоративне управління розвитком соціальної відповідальності ПАТ «Українська залізниця». *Інфраструктура ринку*. 2018. Вип. 23. С. 69–74. URL: <http://www.market-infr.od.ua/uk/23-2018> (дата звернення: 1.10.2018).
11. Панченко Н. Г. Формування стратегії ресурсозбереження на підприємствах залізничного транспорту. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2018. Вип. 5 (67). С. 94–99.
12. Панченко Н. Г. Соціальні інвестиції як провідний інструмент корпоративної соціальної відповідальності. *Вісник економіки транспорту та промисловості*. 2018. № 63. С. 241–247.
13. Панченко Н. Г. Методика оцінювання рівня соціальної відповідальності залізничного транспорту. *Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії*. 2018. Вип. 5 (17). С. 39–45.
14. Панченко Н. Г. Концептуальні положення управління ресурсозбереженням на підприємствах залізничного транспорту. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. Серія «Економічні науки». 2018. Вип. 31. С. 123–127.
15. Панченко Н. Г. Управління екологічною діяльністю на підприємствах залізничного транспорту. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. Серія: «Економіка і менеджмент». 2018. Вип. 33. С. 59–64.
16. Панченко Н. Г. Формування системи ризик-менеджменту на залізничному транспорті України. *Агросвіт*. 2018. № 22. С. 34–41.
17. Панченко Н. Г. Антикризовий підхід до розвитку соціальної відповідальності на залізничному транспорті України. *Ефективна економіка*. 2018. № 11. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=6668> (дата звернення: 30.11.2018).
18. Панченко Н. Г. Механізм формування стратегічного партнерства за участю залізничного транспорту та міжнародних стейкхолдерів. *Економіка та держава*. 2018. № 11. С. 72–76.

19. Панченко Н. Г. Корпоративна політика взаємодії залізничного транспорту та державних і регіональних органів. *Бізнес навігатор*. 2018. Вип. 5 (48). С. 53–56.

20. Панченко Н. Г. Теоретичний концепт управління якістю послуг залізничного транспорту на принципах соціальної відповідальності. *Науковий вісник Мукачівського державного університету*. Серія «Економіка». 2018. Вип. 2.10. С. 35–41.

21. Панченко Н. Г. Механізм реалізації соціального інвестування на залізничному транспорті. *Вісник економіки транспорту та промисловості*. 2018. № 64. С. 249–254.

22. Панченко Н. Г. Маркетинг взаємовідносин як елемент системи корпоративної соціальної відповідальності на залізничному транспорті. *Актуальні проблеми економіки*. 2018. № 9 (207). С. 75–83.

23. Панченко Н. Г. Екологічна мотивація персоналу в системі соціальної відповідальності залізничного транспорту. *Агросвіт*. 2018. № 23. С. 25–30.

24. Панченко Н. Г. Формування корпоративного іміджу залізничної компанії у контексті реалізації політики соціальної відповідальності. *Інфраструктура ринку*. 2018. Вип. 25. С. 122–127. URL: <http://www.market-infr.od.ua/uk/25-2018> (дата звернення: 27.11.2018).

статті у зарубіжних виданнях, що включені до міжнародних наукометричних баз:

25. Panchenko N., Dikan O., Obruch H., Frolova N. Formation of the Conceptual Basis of State Support for Development of Social Enterprises in Ukraine. *International Journal of Engineering & Technology*. 2018. № 7 (4.3). P. 419–425. (Особистий внесок: розкрито ефекти від реалізації соціальних ініціатив підприємством на регіональному та національному рівнях).

статті у інших виданнях:

26. Панченко Н. Г., Родченко В. Б. Кластерний аналіз в дослідженні показників соціально-економічного розвитку міст України. *Збірник наукових праць Української державної академії залізничного транспорту*. 2010. Вип. 114. С. 205–210. (Особистий внесок: з'ясовано особливості використання кластерного підходу для аналізу соціального розвитку).

27. Панченко Н. Г., Панченко С. В., Пархоменко С. Л. Особливості та напрямки удосконалення систем автоведення поїздів. *Збірник наукових праць Української державної академії залізничного транспорту*. 2011. Вип. 121. С. 34–40. (Особистий внесок: встановлено чинники ресурсозбереження на залізничному транспорті).

28. Панченко Н. Г., Загарий Г. И., Королева Я. Ю., Мирошник М. А., Панченко С. В. Тестопригодное проектирование телекоммуникационных систем на основе двумерных однородных сетей. *Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті*. 2011. Вип. 3(88). С. 46–53. (Особистий внесок: визначено шляхи забезпечення якості транспортних послуг).

29. Панченко Н. Г., Панченко С. В., Пархоменко С. Л. До питання динамічної фільтрації сигналів та напрямки удосконалення систем автоведення поїздів. *Збірник наукових праць Державного університету інфраструктури та*

технологій. Серія «Транспортні системи і технології». 2012. Вип. 20. С. 96–109. (Особистий внесок: обґрунтовано перспективні напрямки удосконалення керування рейковим транспортом).

30. Панченко Н. Г., Жученко А. С., Панченко С. В., Штомпель Н. А. Метод декодування лінійних блокових кодів на основі популяційних процедур пошукової оптимізації. *Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті*. 2016. Вип. 2. С. 25–29. (Особистий внесок: розкрито резерви ресурсозбереження на залізничному транспорті).

тези доповідей і матеріали науково-практичних конференцій:

31. Панченко Н. Г. Забезпечення ефективної конкуренції на залізничному транспорті. *Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України* : тези доповідей за матеріалами V Міжнар. наук.-практ. конф. (1 – 6 червня 2009 р., смт Коктебель). Х. : УкрДАЗТ, 2009. С. 63–64.

32. Панченко Н. Г. Економічна безпека розвитку залізничного транспорту України. *Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України* : тези доповідей за матеріалами VI Міжнар. наук.-практ. конф. (7 – 12 червня 2010 р., смт Коктебель). Х. : УкрДАЗТ, 2010. С. 236–237.

33. Панченко Н. Г. Проблеми розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. *Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України* : тези доповідей за матеріалами VII Міжнар. наук.-практ. конф. (30 травня – 4 червня 2011 р., смт Коктебель). Х. : УкрДАЗТ, 2011. С. 52–53.

34. Панченко Н. Г. Перспективи функціонування міжнародних транспортних коридорів на території України. *Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України* : тези доповідей за матеріалами VIII Міжнар. наук.-практ. конф. (5 – 8 червня 2012 р., м. Харків). Х. : УкрДАЗТ, 2012. С. 16–17.

35. Панченко Н. Г. Пріоритетні напрямки забезпечення розвитку системи МТК на території України. *Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України* : тези доповідей за матеріалами IX Міжнар. наук.-практ. конф. (5 – 7 червня 2013 р., м. Харків). Х. : УкрДАЗТ, 2013. С. 23–24.

36. Панченко Н. Г. Логістичні системи на транспорті. *Проблеми міжнародних транспортних коридорів та корпоративної логістики* : тези доповідей за матеріалами X науково-практичної міжнародної конференції (5 – 7 червня 2014 р., м. Харків). Х. : УкрДАЗТ, 2014. С. 27–28.

37. Панченко Н. Г. Проблеми залізничного транспорту на шляху входження до системи міжнародних транспортних коридорів. *Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика* : тези доповідей за матеріалами XI Міжнар. наук.-практ. конф. (11 – 13 червня 2015 р., м. Харків). Х. : УкрДУЗТ, 2015. С. 25–27.

38. Панченко Н. Г. Пріоритети розвитку транспортного комплексу. *Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика* : тези доповідей за матеріалами XII Міжнар. наук.-практ. конф. (2 – 4 червня 2016 р., м. Харків). Х. : УкрДУЗТ, 2016. С. 65–66.

39. Панченко Н. Г. Стратегічні орієнтири розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України. *Міжнародна транспортна інфраструктура*,

індустріальні центри та корпоративна логістика : тези доповідей за матеріалами XII Міжнар. наук.-практ. конф. (8 – 10 червня 2017р., м. Харків). Х. : УкрДУЗТ, 2017. С. 14–15.

40. Панченко Н. Г. Розвиток корпоративного управління на залізничному транспорті України. *Європейський вектор модернізації економіки : креативність, прозорість та сталий розвиток* : тези доповідей за матеріалами X Ювілейної Міжнар. наук.-практ. конф. (18 – 19 квітня 2018 р., м. Харків). У 3 частинах. Х. : ХНУБА, 2018. Ч.1. С. 289–291.

41. Панченко Н. Г. Забезпечення стійкого розвитку залізничного транспорту України на принципах корпоративної соціальної відповідальності. *Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика* : тези доповідей за матеріалами XIV Міжнар. наук.-практ. конф. (7 – 9 червня 2018, м. Харків). Х. : УкрДУЗТ, 2018. С. 93–95.

42. Панченко Н. Г. Управління екологічними ризиками в системі корпоративної соціальної відповідальності залізничного транспорту. *Сучасні проблеми менеджменту* : матеріали XIV Міжнар. наук.-практ. конф. (19 жовтня 2018 р., м. Київ). К. : Нац. авіац. ун-т, 2018. С. 397–399.

43. Панченко Н. Г. Тенденції розвитку соціальної відповідальності на залізничному транспорті України. *Інвестиційно-інноваційні моделі розвитку підприємств в умовах сучасної нестабільності* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (27 жовтня 2018 р., м. Львів) / ГО «Львівська економічна фундація». Львів : ЛЕФ, 2018. С. 44–46.

44. Панченко Н. Г. Передумови та основні етапи впровадження системи ризик-менеджменту на залізничному транспорті. *Напрями забезпечення сталого економічного розвитку країни: можливості та перспективи* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (10 листопада 2018 р., м. Київ). К. : ГО «Київський економічний науковий центр», 2018. С. 33–35.

45. Панченко Н. Г. Удосконалення організаційно-економічних положень взаємодії залізничного транспорту з державними та регіональними органами влади. *Сучасні чинники розвитку міжнародних відносин та зовнішньої політики держави* : економічні та інституціональні аспекти : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (27 жовтня 2018 р., м. Запоріжжя). Запоріжжя : Запорізька державна інженерна академія, 2018. С. 56–58.

46. Панченко Н. Г. Особливості управління якістю послуг залізничного транспорту на принципах соціальної відповідальності. *Розвиток фінансових відносин суб'єктів господарювання в умовах динамічного зовнішнього середовища* : тези Інтернет-конференції (15 листопада 2018 р., м. Житомир). Житомир, 2018. С. 51–53.

47. Панченко Н. Г. Антикризовий підхід до розвитку соціальної відповідальності на залізничному транспорті. *Сучасні тенденції в економіці та управлінні* : тези доповідей V Міжнар. наук.-практ. конф. (17 листопада 2018 року, м. Запоріжжя). У 2-х частинах. Запоріжжя : ГО «СІЕУ». 2018. Ч.1. С. 72–74.

48. Панченко Н. Г. Забезпечення соціального захисту персоналу підприємств залізничного транспорту як інструмент підвищення його конкурентоспроможності.

Соціально-компетентне управління корпораціями в умовах поведінкової економіки : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. присвяченій 25 річниці створення Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки (28 листопада 2018 року, м. Луцьк). Луцьк, 2018. С. 499–502.

49. Панченко Н. Г. Особливості використання концепції маркетингу взаємовідносин на залізничному транспорті. *Актуальні проблеми економіки та управління в умовах системної кризи* : матеріали Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції (28 листопада 2018 р., м. Львів). У 2-х частинах. Львів : Львівський інститут МАУП, 2018. Ч. 1. С. 140–143.

50. Панченко Н. Г. Ефективна організація благодійної діяльності залізничного транспорту. *Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств у сучасних умовах господарювання* : тези доповідей VIII наук.-практ. конф. (29 листопада 2018 р. м. Харків). Х. : Національна академія Національної гвардії України, 2018. С. 190–191. URL: <http://nangu.edu.ua> (дата звернення: 29.11.2018).

51. Панченко Н. Г. Екологічний менеджмент в системі соціально-господарської відповідальності залізничного транспорту. *Проблеми та перспективи розвитку підприємництва* : матеріали XII Міжнар. наук.-практ. конф. (30 листопада 2018 р., м. Харків). Х. : ХНАДУ, 2018. С. 445–447.

АНОТАЦІЯ

Панченко Н. Г. Теоретико-методологічні основи формування системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. – Український державний університет залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України, Харків, 2019.

Дисертація присвячена розробленню теоретико-методологічних засад, методичних підходів і практичних рекомендацій щодо формування системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті в умовах поширення кризових явищ. Розкрито зміст, встановлено етапи розвитку і удосконалено класифікацію соціальної відповідальності на залізничному транспорті. Систематизовано деструктивні фактори розвитку і розроблено антикризовий підхід й концепцію формування системи соціальної відповідальності залізничного транспорту. У сфері забезпечення соціальної відповідальності залізничного транспорту перед суспільством удосконалено процес реалізації соціальних замовлень і сформовано організаційно-економічний підхід до стратегічного управління благодійною діяльністю АТ «Укрзалізниця». Розвинуто положення щодо реалізації антикризового управління персоналом залізничного транспорту в системі забезпечення високої якості трудового життя, розроблено модель соціального інвестування розвитку персоналу. Удосконалено інструментарій управління якістю послуг залізничного транспорту з позиції соціально відповідального підходу, сформовано систему ризик-менеджменту і адаптивну модель маркетингу взаємодії в

контексті реалізації соціально відповідальних ініціатив розвитку залізничного транспорту. Розроблено оптимізаційний підхід до управління екологічною діяльністю на залізничному транспорті в умовах кризи, внесено пропозиції щодо формування системи і модернізації інструментарію екологічного управління, запропоновано компетентнісно-підприємницьку модель вибору стратегії ресурсозбереження на залізничному транспорті.

Ключові слова: соціальна відповідальність, криза, антикризове управління, соціальне партнерство, благодійність, соціальний захист, соціальне інвестування, маркетинг взаємодії, екологічне управління, стратегія ресурсозбереження.

SUMMARY

Panchenko N. G. Theoretical and methodological basis for the formation of the system of social responsibility in railway transport. – Qualifying scientific work on the rights of manuscripts.

Thesis for a Doctor of Economics degree by specialty 08.00.03 – Economics and Management of National Economy. – Ukrainian State University of Railway Transport of the Ministry of Education and Science of Ukraine, Kharkiv, 2019.

The thesis is devoted to the development of theoretical and methodological foundations, methodological approaches and practical recommendations for the formation of a system of social responsibility in railway transport in the conditions of the spread of crisis phenomena.

In the dissertation the theoretical basis and tools of socially responsible management are disclosed, the classification of types of social responsibility has been improved, complemented by such features as periodicity of implementation of tools, group of stakeholders JSC "Ukrzaliznytsya", levels of tool formation. The stages transformation of the system social responsibility of the railway industry, which characterize the peculiarities of its change in accordance with the processes of industry reform, are defined, and include such periods of development as preparatory, legislative formation, optimization, recession, restoration, regression and transformation. Taking into account these stages helps identify the existing shortcomings in the system of social responsibility JSC "Ukrzaliznytsya" and determine the main directions and tools for improving the ideology of railway transport in the field implementation of the values of socially responsible management. The analysis of the threats and risks of functioning of the railway industry permits to develop an anti-crisis approach and the concept of formation of the system of social responsibility in railway transport, providing for the phased implementation of tools to improve the efficiency of motivation and involvement of personnel, the development of strategic partnership with stakeholders, improving crisis management and quality management services, improving the organization of charitable activities and the formation of the business image of railway transport at three levels of management of the industry strategic, tactical and operational.

With the aim of entering the railway transportation in the European and global transport market are determined by social context of international cooperation of railway transport of Ukraine. As an effective anti-crisis tool, it is proposed to use a dual monitoring system, including state and corporate components, during the implementation

of the social order by rail. The organizational and economic approach to the strategic management of the activities of corporate volunteer groups in the railway transport, which determines the features of the formation and implementation of the strategy of the charity event with the participation of corporate volunteer groups of JSC «Ukrzaliznytsja».

To ensure the implementation of the personnel component of the social responsibility of railway transport, the factors of negative impact on the employment of personnel are systematized, the correlation and regression analysis of the influence of factors on the employment of railway personnel is carried out. The tools of anti-crisis management of personnel of railway transport are revealed and the scenarios of social investment (inert, optimistic and progressive) are determined the choice of these scenarios is based on the assessment of the ratio of the dynamics of personnel risks and the volume of social investment, which allows to justify promising measures to ensure social protection of personnel of enterprises of the railway industry.

It is determined that the strategic positioning of railway transport as a socially responsible business entity requires the harmonization of relations of JSC «Ukrzaliznytsja» with business partners and consumers. On the basis of allocation of basic requirements of consumers to quality of transport and logistics service and studying of theoretical aspects of its increase the strategic concept of management of quality of services of railway transport based on application of social and ethical tools is created. Systematized risk factors of interaction in the system of relations «railway company – stakeholders» and formed a system of risk management in railway transport. The adaptive model of interaction marketing is developed, where the focus-orientations and focus-motives of railway transport in relations with consumers and business partners are determined, the achievement of which is realized on the basis of the use of marketing tools and information and communication channels of interaction.

In the ecological plane of social responsibility, the ecological problems of railway transport and their impact on the results of management of enterprises of the industry are analyzed, the stages of formation of environmental management are determined, which allowed to propose an optimization approach to the management of environmental activities in railway transport on the criterion of environmental progress and on this basis to form a system of environmental management. The competence-entrepreneurial model of forming the strategy of resource saving on railway transport based on the choice of alternative strategies, the types of which are determined by the triad of signs of resource efficiency in the crisis «competence, prudence, business activity». Improved theoretical and methodological basis of environmental management activities in railway transport in the modernization of the organizational-economic instruments that contain provisions on: the rationalization of organizational structures of management in the implementation of environmental controlling and creating the relevant Department; environmental marketing; formation of the status-rating system for environmental motivation and raising funds for foundations environmental stimulation from external source.

Key words: social responsibility, crisis, crisis management, social partnership, charity, social protection, social investment, interaction marketing, environmental management, resource saving strategy.

АННОТАЦИЯ

Панченко Н. Г. Теоретико-методологические основы формирования системы социальной ответственности на железнодорожном транспорте. – Квалификационный научный труд на правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. – Украинский государственный университет железнодорожного транспорта Министерства образования и науки Украины, Харьков, 2019.

Диссертация посвящена разработке теоретико-методологических основ, методических подходов и практических рекомендаций по формированию системы социальной ответственности железнодорожного транспорта в условиях распространения кризисных явлений. Раскрыто содержание, установлены этапы развития и усовершенствована классификация социальной ответственности на железнодорожном транспорте. Систематизированы деструктивные факторы развития, разработан антикризисный подход и концепцию формирования системы социальной ответственности железнодорожного транспорта. В сфере обеспечения социальной ответственности железнодорожного транспорта перед обществом усовершенствован процесс реализации социальных заказов и сформирован организационно-экономический подход к стратегическому управлению благотворительной деятельностью АО «Укрзалізниця». Получили развитие положения по реализации антикризисного управления персоналом железнодорожного транспорта в системе обеспечения высокого качества трудовой жизни, разработана модель социального инвестирования развития персонала. Усовершенствован инструментарий управления качеством услуг железнодорожного транспорта с позиции социально-ответственного подхода, сформирована система риск-менеджмента и адаптивная модель маркетинга взаимодействия в контексте реализации социально-ответственных инициатив развития железнодорожного транспорта. Разработан оптимизационный подход к управлению экологической деятельностью на железнодорожном транспорте в условиях кризиса, внесены предложения по формированию системы экологического управления и модернизации его инструментария, предложено компетентностно-предпринимательскую модель выбора стратегии ресурсосбережения на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: социальная ответственность, кризис, антикризисное управление, социальное партнерство, благотворительность, социальная защита, социальное инвестирование, маркетинг взаимодействия, экологическое управление, стратегия ресурсосбережения.

Панченко Наталія Георгіївна

**ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ
СОЦІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Надруковано за авторським оригіналом

Відповідальний за випуск



Н.С. Каличева

Підписано до друку «21» травня 2019 р.
Формат паперу 60x84 1/16. Друк різнограф.
Папір офсетний. Обсяг 1,8 ум. друк. арк. Наклад 120 прим.
Зам. № 205.

Видавництво УкрДУЗТ.
Свідоцтво про державну реєстрацію ДК № 2874 від 12.06.2007 р.
61050, Харків, майдан Фейєрбаха, 7
Друкарня УкрДУЗТу, 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7.