

УДК 65.011:656.2

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТІЙКОГО
РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ НА
ПРИНЦИПАХ КОРПОРАТИВНОЇ
СОЦІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ**

Панченко Н.Г., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» – національний перевізник вантажів та пасажирів, метою діяльності якого є задоволення потреб у безпечних та якісних залізничних перевезеннях, забезпечення ефективного функціонування та розвитку залізничного транспорту, створення умов для підвищення конкурентоспроможності галузі тощо.

За обсягами вантажних перевезень українська залізниця займає четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Національна мережа залізниць є стратегічним активом України і ключовою ланкою транспортного сполучення між ЄС, Росією та Центральною Азією (територією України проходять 4 з 10 пан'європейських транспортних коридорів). В управлінні ПАТ «Укрзалізниця» перебуває 21,6 тис. км залізничних колій (47% електрифіковані), близько 4 тис. локомотивів і 123 тис. вагонів. ПАТ «Укрзалізниця» займає друге місце за пасажирообігом у країнах СНД і четверте в Європі. ПАТ «Укрзалізниця» є одним із найбільших роботодавців в Україні - на підприємстві працюють більше 300 тис. працівників.

Зважаючи на вищезазначене актуальними питаннями сьогодення слід визначити забезпечення стійкого розвитку залізничного транспорту за рахунок більш повного використання соціально-економічних чинників, що зумовлює застосування нових економічних методів і механізму реалізації соціально-господарської відповідальності в галузі.

Питання забезпечення стійкого розвитку та соціально-господарської відповідальності вітчизняного залізничного транспорту знайшли своє відображення в працях таких вчених як В.Л. Дикань, Ю.В.

Слагін, Т.Г. Сухорукова [1], В.В. Компанієць [2], М.В. Корінь [3], О.М. Полякова [4], І.В. Токмакова [5] та інші. Однак наявні проблеми у сфері корпоративної соціальної відповідальності на залізничному транспорті потребують подальших досліджень в даному напрямку.

Основоположною ідеєю концепції стійкого розвитку, яка була проголошена ООН керівним принципом дій міжнародних інституцій, урядів, корпорацій і громадських організацій у XXI ст., є усвідомлення різниці між економічним зростанням, що спрямоване на збільшення кількісних показників, і розвитком, що розуміється як якісні зміни завдяки удосконаленню техніки, технологій, методів управління. Концепція стійкого розвитку, яка стала відповіддю наукової і громадської думки на наслідки асоціальної моделі необмеженого економічного зростання, виходить із взаємозв'язку економічної, соціальної й екологічної складових прогресу. Як наслідок явище «соціальна відповідальність бізнесу» на протязі XX століття еволюціонувало від ідеї, що висловлювалася окремими підприємцями і дослідниками і трактувалася виключно як благодійність, до загальновизнаного принципу корпоративного управління, і в теперішній час формується у систему наукових поглядів на процеси й явища в суспільстві.

Нині під корпоративною соціальною відповідальністю слід розуміти спрямовану на стійкий розвиток активну соціальну позицію підприємств, що включає сумлінне виконання законодавства, стандартів і угод із соціального партнерства, а також добровільно прийнятих додаткових зобов'язань по задоволенню економічних і соціальних потреб внутрішніх і зовнішніх зацікавлених осіб, місцевих громад і суспільства у цілому.

ПАТ «Укрзалізниця» під корпоративною соціальною відповідальністю розуміє добровільний внесок у розвиток суспільства в соціальній, економічній та екологічній сферах, що напряму пов'язаний із основною діяльністю компанії і здійснюється переважно додатково по відношенню до вимог законодавства України і норм міжнародного права. При цьому корпоративна соціальна відповідальність для підприємств залізничного транспорту є ідеологією бізнесу,

а не окремим напрямком діяльності. Така ідеологія передбачає відповідальність за вплив рішень та діяльності компанії на суспільство і навколишнє середовище через прозоре та етичне поводження, що сприяє сталому розвитку та враховує очікування зацікавлених сторін.

Будувати довгострокову цільову стратегію діяльності залізничного транспорту у напрямку корпоративної соціальної відповідальності слід виходячи з таких принципів:

- всі продукти, послуги та бізнес-практики мають відповідати найвищим стандартам якості;

- ПАТ «Укрзалізниця» має неухильно виконувати свої зобов'язання перед співробітниками, постачальниками, партнерами;

- взаємний моральний (матеріальний) зиск, який отримують від співпраці як бізнес та роботодавці, так і суспільство з працівниками;

- комплексність – здійснення виваженої внутрішньої соціальної політики (надання пакета соціальних компенсацій, реалізація освітніх проєктів, підготовка кадрів, підтримка відомчих установ охорони здоров'я, профілактика захворювань, рекреаційні та спортивні заходи тощо) та зовнішньої соціальної політики (підтримка соціальної інфраструктури, яка обслуговує місцеві громади, участь у благодійних проєктах, меценатство, спонсорство тощо);

- системність – створення та впровадження відповідних систем менеджменту (системи управління якістю, менеджменту професійної безпеки, екологічного менеджменту і т.ін);

- тривалість – постійна соціально орієнтована діяльність, в т.ч. у довготривалих проєктах, а не тільки участь в окремих благодійних акціях;

- розвиток партнерства – встановлення із соціальними партнерами взаємовигідних зв'язків, які базуються на довірі, обміні інформацією;

- відкритість та публічність – прозорість діяльності щодо використання коштів на соціальні проєкти із залученням соціального аудиту;

- адресність соціальної підтримки – надання коштів тим, хто їх справді потребує;

- різноманітність форм, методів та напрямів реалізації політики соціальної відповідальності.

Впровадження системи корпоративної соціальної відповідальності в діяльність ПАТ «Укрзалізниця» на вище окреслених принципах сприятиме формування суттєвих переваг для залізничного транспорту, серед яких: підвищення інвестиційної привабливості та доступу до нових ринків; зростання вартості бізнесу; формування репутації компанії; підвищення лояльності клієнтів, налагодження партнерських відносин, розвиток людських ресурсів; ефективне управління не фінансовими ризиками компанії; удосконалення екологічних процесів; підвищення довіри суспільства до компанії.

Таким чином, застосування соціально-відповідального підходу дає можливість підвищити якість перевезень, конкурентоспроможність залізничної галузі і є невід'ємною системною складовою забезпечення стійкої і безпечної роботи залізничного транспорту.

Список використаних джерел

1. Дикань В.Л. Економіка праці на підприємствах залізничного транспорту: підручник / В.Л. Дикань, Ю.В. Єлагін, Т.Г. Сухорукова. –Х.: УкрДАЗТ, 2012. – 275 с.

2. Компанієць В. В. Соціальна відповідальність на залізничному транспорті України: щодо оцінки наслідків реформування та механізму забезпечення / В.В. Компанієць // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2016. – № 55. – С. 151-161.

3. Корінь М.В. Стратегія розвитку кадрового потенціалу залізниць / М.В. Корінь // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. - 2014. - № 4(1). - С. 53-56.

4. Полякова О.М. Соціальна відповідальність на залізничному транспорті України / О.М. Полякова, А.О. Руських // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2018. – № 61. – С. 219-229.

5. Токмакова І. В. Розвиток соціально-господарської відповідальності підприємств залізничного транспорту : колективна монографія / І. В. Токмакова; в кн. Стратегії економічного розвитку : держава, регіон, підприємство / За заг. ред. К. С.

Шапошникова та ін.; у 2 томах. - Херсон : Видавничий дім «Гельветика», 2015. - Т. 1. - С. 334 - 347.

УДК 347.793/656.61

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО ЗАХИСТУ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

Редіна Є.В., к.е.н., доцент (НУ «ОЮА»)

Україна є не єдиною країною, яка сприяючи розвитку національного судноплавства вирішує питання щодо вдосконалення законодавства. Зміни в Кодексі торговельного мореплавства України та інших законодавчих актах також необхідні для забезпечення національної безпеки, просування національних інтересів, вдосконалення міжнародного авторитету держави. Сьогодні є необхідним прийняття ряду положень, які визначають національну систему контролю, регулювання та управління морською діяльністю. Це стосується реорганізації системи контролю суден державою порту та державою прапора, створення сприятливого і конкурентного середовища для судноплавних компаній, спрощення процедур організації транспортної та тарифної політики. На сьогоднішній день такі чинники, як відсутність координації розвитку морської галузі на рівні державного управління, корупція, бюрократія, застарілі технології та недостатній захист інтересів приватних операторів у морській галузі, заважають Україні реалізувати свій морський потенціал в повному обсязі.

Основні положення міжнародного морського права стосовно цих питань, зокрема, щодо фактичного зв'язку судна та його держави прапора, у Конвенції про відкрите море 1958 р., підтверджені та визначені Конвенцією ООН по морському праву 1982 р. [1,2]. Згідно з положеннями цих конвенцій, судна мають право плавати під прапором будь-якої держави у відкритому морі. Таким чином, держава має право визначати умови, за яких вона надає суднам власний прапор та реєструє їх у своїх офіційних органах. Отримання права на

плавання під державним прапором України визначається ст. 33 Кодексу торговельного судноплавства України, в якій зазначено, що право плавати під державним прапором України виникає з моменту отримання судном реєстрації в Державному реєстрі суден України або в судновій книзі України.

Кодекс торговельного мореплавства України є основним морським законом України, чинний варіант якого замінив Кодекс торговельного мореплавства СРСР 1968 р. Кодекс значною мірою прийняв положення, що не відповідають умовам, які склалися в процесі прийняття законодавства щодо регулювання діяльності державних органів [3]. Зокрема, до Кодексу повинні бути включені нові форми державного контролю за безпекою суден, які широко використовуються в міжнародній практиці (контроль суден державою порту), правила правового режиму судноплавства в територіальному морі України та багато іншого.

Завдання розробки та обґрунтування ефективного регуляторного механізму функціонування торговельного судноплавства набуває значення одного з найважливіших чинників економічної політики України. Основними умовами, що забезпечать ефективний розвиток торговельного мореплавства України є інвестиційна привабливість галузі. Для вітчизняних експортерів і фінансових установ аргументом є встановлення єдиного фіксованого податку на тоннаж, реєстрації застав та окремих часток у власності на судно. Підвищити конкурентоспроможність позиціонування українських судновласників на світовому фрахтовому ринку, перш за все, можливо шляхом створення передумов, які повинні забезпечити інтеграцію окремих суб'єктів господарювання у відповідності до необхідного рівня глобалізації цих сфер економіки.

Наукове обґрунтування регуляторного механізму функціонування торговельного судноплавства України слід розглядати, як надзвичайно важливу державну задачу, від вирішення якої, в певній мірі, залежить економічна безпека нашої держави. Останнє свідчить також про те, що важливим завданням економічної науки є розробка теоретико-методичних засад економічного