
ЛІТЕРАТУРА

1. Коба В.Г., Гладка І.В.. Стан ринку перевезень водним транспортом України та шляхи його стабілізації // Водний транспорт. Випуск 11. КДАВТ – К.: 2010. – с. 57-61.
2. Гладка І.В. Шляхи виходу з економічної кризи судноплавних компаній України [Текст] / І.В. Гладка, В.Г. Коба // Водний транспорт: Зб. наук. праць. – К.: КДАВТ, 2012. – Вип. 14. – с. 67 – 72.
3. Апарова О.В. Організаційно-економічний механізм забезпечення сталого розвитку авіакомпаній / О.В. Апарова. – К.: Логос, 2011. – 248 с.
4. Николаева Л.Л. Принципы устойчивого развития судоходных компаний в глобальном рынке морской торговли: монография / Л.Л. Николаева. – Одесса Феникс, 2007. – 323 с.

Коба В.Г., Гладка І.В.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ВНУТРИЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ СУДОХОДНЫМИ КОМПАНИЯМИ УКРАИНЫ КАК ПРИОРИТЕТНЫЙ ФАКТОР ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИХ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

В статье доказано, что совершенствование внутриэкономических отношений является одним из наиболее действенных факторов обеспечения устойчивого развития судоходных компаний, использование которого является наиболее реальным на современном этапе развития отрасли водного транспорта.

Ключевые слова: судоходные компании, внутриэкономические отношения, устойчивое развитие.

Koba V., Gladka I.

IMPROVING INTRAECONOMIC RELATIONSHIP IN SHIPPING COMPANIES UKRAINE AS A PRIORITY FACTOR OF THEIR SUSTAINABLE DEVELOPMENT

This article it is proved that improving intraeconomic relationship is one of the most effective factors for sustainable development of shipping companies, the use of which is most realistic at the present stage of development of water-transport industry.

Keywords: shipping companies, intraeconomic relations, sustainable development.

УДК 005.35:656.078

Ковбатьок М.В., Ковальчук В.Ю.

КОРПОРАТИВНА СОЦІАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ (КСВ) ЯК ІНСТРУМЕНТ, ЗАБЕЗПЕЧУЮЧИЙ СТАЛИЙ РОЗВИТОК СУДНОПЛАВНОЇ ГАЛУЗІ

В статті досліджується концепція корпоративної соціальної відповідальності та можливість її інтеграції в судноплавну галузь. В наш час глобалізаційні процеси та ініціативи міжнародних організацій дуже сильно впливають на розвиток всіх галузей народного господарства, зокрема і судноплавної галузі. Компанії, які планують стало розвиватися, повинні в довгостроковій перспективі перейматися не тільки економічним ефектом своєї діяльності, а й враховувати соціальні і екологічні цілі в своєму стратегічному управлінні.

Ключові слова: судноплавні компанії, корпоративна соціальна відповідальність(КСВ), сталий розвиток.

Постановка проблеми. Зростання обсягів світової торгівлі та її залежності від морських перевезень призводить до розширення судноплавної індустрії в усьому світі. Сталий розвиток і зростання світової економіки не буде можливим без подібного стійкого зростання в галузі судноплавних перевезень. Торгівля сама по собі означає обмін товарами, який залежить від успішних соціальних відносин. Судноплавні компанії взаємодіють з багатьма партнерами з різних країн, такими як постачальники, клієнти, співробітники. Тому соціальні наслідки судноплавних компаній носять більш серйозний характер в порівнянні з іншими підприємствами.

Морські судна чинять також значні екологічні впливи – розливи нафти і забруднення навколишнього середовища. Велика проблема для судноплавної галузі полягає у тому, що її робочі інструменти (судна) дуже рухливі і використовуються для переміщення вантажів майже по всьому світу, тому екологічні наслідки їхньої діяльності важко недооцінити.

Необхідність і значимість корпоративної соціальної відповідальності (КСВ) продовжує рости і розвиватися в умовах зростаючої диверсифікації світової економіки, яка проявляється в технологічних інноваціях. Однак, недостатність інформації про КСВ призводить до непорозуміння серед професіоналів галузі, від судновласників до банків, в плані реалізації довгострокових переваг інтеграції КСВ програм та ініціатив у свої корпорації і організації.

Судновласники нічим не відрізняються від власників торгових марок у будь-якій іншій галузі. Вони також повинні захищати імідж своїх компаній, роблячи певні кроки назустріч громадським активістам, інвесторам, страховикам і фрахтувальникам, таким чином показуючи, що їхні компанії є соціально відповідальними і їхні судна є екологічно безпечним. Навіть якщо безпосередньо самі судновласники не стикалися з цими типами питань гласності і тиску з боку споживачів, багато їхніх клієнтів будуть прагнути до мінімізації ризиків в цій області, вибравши перевізників із затвердженою політикою КСВ. Аналогічним чином, судноплавні компанії повинні бути в змозі довести клієнтам, що вони можуть надати надійні судна з добре підготовленою командою, і що вони піклуються про охорону навколишнього середовища, здоров'я населення, політику безпеки інтегровану в їхні щоденні операції. Настав час для судноплавної галузі приймати формалізований і стандартизований підхід до КСВ.

Аналіз останніх наукових досліджень і публікацій. Різносторонні аспекти функціонування корпорацій та їх соціальної відповідальності висвітлені в працях вітчизняних вчених Л. А. Грициної [1], Ю.Е. Благова [2], Е.В. Черних [3], О.В. Дудкіна [4] та ін. Проблематика функціонування концепції корпоративної соціальної відповідальності посідає важливе місце в дослідженнях наступних зарубіжних вчених: А. Керолла [8], М. Фрідмана [9], Р. Фрімена [10] та ін.

Однак, незважаючи на процеси уніфікації, у світі не існує і, напевно, не може існувати єдиного розуміння і підходу до КСВ. Така ситуація продиктована специфікою середовища, в якій працює той чи інший бізнес. Тут можна говорити як про відмінності в ступені державного регулювання соціально-трудових та економічних відносин поряд з питаннями охорони навколишнього середовища, так і про інституційну готовність тієї чи іншої групи стейкхолдерів впливати на компанію, а також про ступінь і механізми цього впливу. Тому для судноплавної галузі необхідно розробити свій власний підхід до концепції КСВ.

Метою статті є узагальнення результатів дослідження концепції корпоративної соціальної відповідальності та перспектив її використання в судноплавній галузі.

Викладення основного матеріалу. Для досягнення сталого розвитку в області судноплавства, важливо створити узгоджений і комплексний підхід до морської політики і програм. Енергоефективність, нові технології та інновації з морської безпеки, морської освіти та підготовки кадрів, управління морськими перевезеннями і розвитку морської

інфраструктури є ключовим елементом для сталого розвитку судноплавства, але вони повинні відповідати світовим стандартам [7].

Корпоративна соціальна відповідальність (КСВ) є однією з найгарячіших тем в 21-му столітті. Сенс стійкого розвитку та необхідність його досягнення, стає поступово широко визнаним і зрозумілим громадськості по всьому світу. Судноплавні перевезення вносять значний внесок у три основні взаємозалежні складові напрями сталого розвитку: соціальний, екологічний та економічний. Це полегшує світову торгівлю, створення багатства і процвітання всіх народів. Створення стійкого розвитку в секторі морського транспорту має важливе значення для розвитку і зростання економіки у всьому світі. Для того, щоб судноплавні компанії мали найкращі шанси ефективно розвиватися, їм необхідно буде конструктивно працювати з клієнтами, регулюючими органами та іншими зацікавленими сторонами з питань впровадження нових прогресивних технологій, скоординованої нормативно-правової бази, які забезпечували б визначеність, прозорість і, звичайно, стійкість.

В основі концепції КСВ лежить ідея «потрійного результату» діяльності – прибуток, соціальний ефект і екологічний ефект (рис.1).

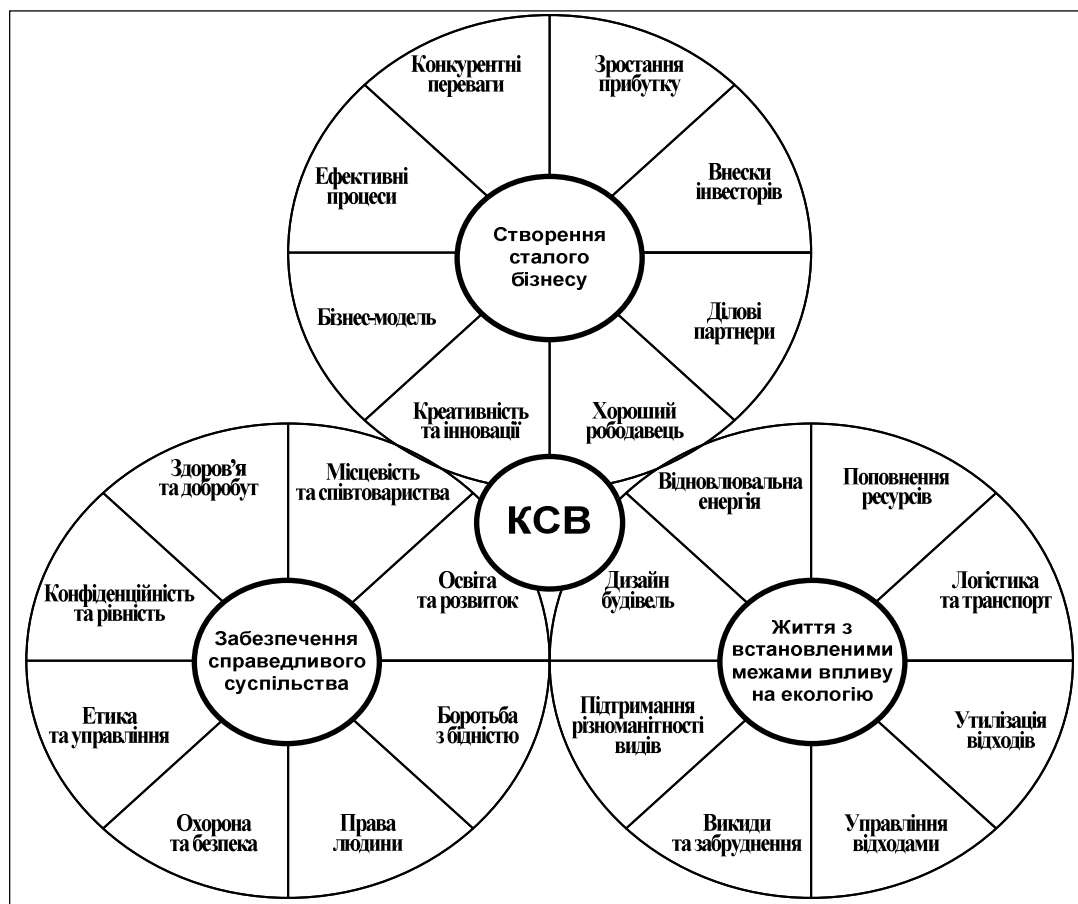


Рис 1. Схема «потрійного результату» концепції корпоративної соціальної відповідальності

Важливим є взаємозв'язок між цими трьома речами. У сучасному світі вже не вистачає досягнення успіху тільки в одній з цих областей. Стара школа благодійності була за те, щоб заробляти гроші, а потім віддавати частку прибутку на благодійні цілі. Але сьогодення концепція КСВ стосується загального впливу компанії на суспільство, який охоплює все,

починаючи від того, скільки вуглецю викидається у вихлопних газах судна, закінчуючи тим, де був видобутий папір для копіювальних пристроїв в головному офісі компанії.

Сьогодні в багатьох провідних компаніях світу є цілі відділи КСВ. У ці важкі часи, КСВ є конструктивною економічною силою, яка надає конкурентні переваги. КСВ також є життєво важливим інструментом у галузі управління ризиками та найкращим доказом ефективного управління безпекою.

Для того щоб можна було застосовувати концепцію КСВ в судноплавній галузі, її необхідно адаптувати. Попередній характер концепції КСВ для судноплавства [11] вимагає перевірки шляхом подальшого впровадження і внесків зацікавлених сторін. Ця консолідація ключових компонентів КСВ може стати організаційною основою для компаній і галузевих асоціацій зацікавлених в подальшому залученні концепції КСВ в свою діяльність. Основні ключові компоненти КСВ для судноплавства представлені в таблиці 1.

Таблиця 1

**Ключові компоненти корпоративної соціальної відповідальності
для судноплавства**

<i>Компонент КСВ</i>	<i>Принципи</i>
Управління КСВ	Інтеграція соціальних та екологічних факторів в управлінські системи і прийняття до уваги думок усіх зацікавлених сторін
	Прийняття етичних ділових практик
Соціальна відповідальність	Здійснення заходів щодо посилення благополуччя співробітників
	Реалізація заходів щодо поліпшення безпеки
	Вживання ініціатив щодо поліпшення місцевих соціально-економічних умов
	Визначення і зниження негативних наслідків для спільноти
	Забезпечення програм щодо ліквідації стихійних лих
	Встановлення мір торгівлі
Екологічна відповідальність	Виявлення і поліпшення екологічних наслідків
Відповідальність за океан	Співпраця з питань вдосконалення екологічних показників промисловості
	Сприяння заходам з підвищення керівництва і стратегічного управління океаном

Судноплавна галузь стикається з одним із найгірших спадів в економіці. Банки сьогодні відіграють важливу роль у фінансуванні існуючого парку суден, але їх роль змінюється. З 2008 року (початку фінансової кризи), ми бачимо тенденцію по відмові банків фінансувати судноплавні компанії. Судновласникам доводиться шукати інші джерела фінансування і переконувати активні банки конкурентними перевагами своєї компанії. Прихильність до концепції КСВ може грати визначальну роль. Існує тенденція посеред банків та інвесторів брати до уваги політику КСВ компанії при оцінці інвестиційних проектів [5].

Проблеми обмеження використання енергії та зміни клімату будуть мати ключове значення для судноплавства, так як вік дешевої нафти закінчився і вся світова економіка стикається з проблемою зниження поставок викопного палива. Судноплавна галузь досі не розробила чіткий шлях вперед по скороченню використання вуглеводнів і сірки.

Насправді, дуже багато компаній, які є основними бенефіціарами морського судноплавства, такі як Toyota, Shell, BP, Ford, Volvo, Cargill, самі стали провідними прихильниками формальних та перспективних програм КСВ. Ці великі компанії вважають

важливим продемонструвати клієнтам, активістам та інвесторам, що вони усвідомлюють і уникають непотрібних соціальних та екологічних ризиків шляхом реалізації офіційної політики КСВ та нефінансової звітності про їхні зусилля. Також ці компанії розуміють, що одним з основних компонентів у ланцюжку поставок – морське судноплавство (промисловість, яка складає більше 80 % світової торгівлі за обсягом) не має формальної політики КСВ і є потенційним джерелом вразливості для їх корпоративної репутації. І коли більшість інших основних галузей промисловості та організацій швидко приймають політики КСВ, а провідні компанії багатомільярдної індустрії, такої як морське судноплавство ще не оформили свої політики КСВ [6].

У соціальному плані судноплавні компанії переносять економічний тиск і необхідність у низькій вартості робочої сили, що і штовхає будь-яку компанію до глобалізації ланцюга поставок і доступу до джерел дешевої робочої сили. Оскільки тиск на екіпаж суден з низькою вартістю робочої сили виріс, виникає безліч питань добробуту. Низька заробітна плата, погане медичне обслуговування, «боргова кабала», агентська винагорода, безпритульність, переслідування стали майже звичайною справою. Ці питання не відрізняються від будь-якої іншої великої галузі, де співробітники експлуатуються внаслідок низької заробітної плати, довгого робочого дня, і небезпечних умов праці.

З точки зору екології, звичайно, питання виходять далеко за рамки гучних катастроф. Це не просто розливи нафти або зіткнення суден, які можуть загрожувати репутації окремих компаній або галузі в цілому. Судна, зрештою, великі штучно створенні об'єкти, що подорожують на великі відстані і перевозять потенційно забруднюючі матеріали. Це означає, що судноплавній галузі доводиться мати справу з глобальними екологічними проблемами.

Проблеми ділової етики та корпоративного управління судноплавних компаній полягають у відсутності прозорості власності та використання прапорів під якими ходять судна. Погане дотримання правил ІМО екіпажами суден може зашкодити репутації вантажоперевізників і галузі в цілому, і в кінцевому рахунку сприяти підвищенню експлуатаційних витрат за рахунок підвищення страхових внесків, більш високих ставок банківських кредитів, і більш жорстких заходів покарання екіпажу і штрафування компанії.

Розвиток стійкого сектора морських перевезень у рамках глобального ланцюга поставок має важливе значення. Але досягнути цього аж ніяк не просто, і існують деякі проблеми, які необхідно подолати. Основними з них є наступні: перспективи регіональних або односторонніх заходів регулювання суден; загрози безпеки на морі; піратство і озброєний розбій; брак компетентних моряків, особливо офіцерів, які в змозі керувати більш складними суднами; нерозвиненість інфраструктури, управління рухом суден, контролю морської зони; постійна загроза забруднення; відсутність в судноплавній галузі загальної політики КСВ.

Висновки. Враховуючи вищевикладене, можна констатувати, що прийшов час для лідерів судноплавної галузі лобювати стандарти в галузі екології, охорони здоров'я, безпеки і корпоративного управління. Це є важливою ініціативою, і є сподівання, що вона знаменує нову еру для корпоративної соціальної відповідальності в морському суднопластві.

Корпоративна соціальна відповідальність розвивається як світова практика управління для створення стратегічних довгострокових цінностей для своїх прихильників. Існує можливість для судноплавних компаній використовувати цю світову практику для того, щоб підтримати їх колективну зацікавленість в поліпшенні екологічних та соціальних показників, а також їх економічної конкурентоспроможності.

Концепція корпоративної соціальної відповідальності для судноплавства вимагає подальшого обговорення та тестування. Як і у випадку з будь-яким іншим інноваційним аспектом бізнесу, процес становлення концепції КСВ в суднопластві буде супроводжуватися низкою проблем. Кращий спосіб для їх вирішення це поступове навчання, отримання досвіду, компроміс, переговори. Досвід в інших країнах і секторах, показує, що галузева асоціація з питань корпоративної соціальної відповідальності може бути

ефективною стратегією для подолання бар'єрів впровадження корпоративної соціальної відповідальності.

ЛІТЕРАТУРА

1. Грицина Л.А. Еволюція та формування концепції корпоративної соціальної відповідальності підприємств [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ietag.dll.com.ua.
2. Благов Ю.Е. Генезис концепции корпоративной социальной ответственности: актуальные аспекты исследования / Ю.Благов // Бизнес-образование. – 2008. – №1 (24). – С. 65-71.
3. Черных Е.В. Международный опыт внедрения принципов корпоративной социальной ответственности в деятельность компаний / Е.В. Черных // Вісник Донецького університету. Серія В: економіка і право. – 2007. – № 1. – С. 282-286.
4. Дудкін О.В. Міжнародні тенденції соціалізації діяльності підприємств / Ю. М. Петрушенко, Т. І. Іванова, О. В. Дудкін // Механізм регулювання економіки. – 2009. – Т. 2, № 3. – С. 268–275.
5. Karianne Tieleman. CSR: Luxury or Necessity [Електронний ресурс] / Karianne Tieleman // Режим доступу: <http://www.allaboutshipping.co.uk/2012/11/02/csr-as-financial-advantage-or/>.
6. Dale Neef. Corporate social responsibility comes to maritime shipping [Електронний ресурс] / Dale Neef // Режим доступу: <http://www.safety4sea.com/analysis/6/25/corporate-social-responsibility-comes-to-maritime-shipping>.
7. Dr. Stavros Meidanis. Corporate Social Responsibility and the Shipping Industry: Towards a Sustainable Journey [Електронний ресурс] / Dr. Stavros Meidanis // Режим доступу: <http://www.allaboutshipping.co.uk/2012/11/02/corporate-social-responsibility-and-the-shipping-industry-towards-a-sustainable-journey/>.
8. Carroll A B. A three dimensional conceptual model of corporate performance / A. B. Carroll // Academy of Management Review. – 1979. – No. 4 (4). – P. 497-505.
9. Friedman M. The Social Responsibility of Business is to increase its Profit / M. Friedman // New York Times Magazine. – September, 13, 1970. – P. 122-126.
10. Freeman R. Edward Corporate Stakeholder Responsibility: A New Approach to CSR / Freeman R. Edward, S. Ramakrishna Velamuri, Brian Moriarty // Business Roundtable Institute for Corporate Ethics, 2006. – 77 p.
11. Corporate social responsibility and the shipping industry: a global perspective, prepared by Linda Coady & Coro Strandberg, seminar on CSR Activities for the Shipping Industry, Singapore, 2012.

Ковбатюк М.В. , Ковальчук В.Ю.

КОРПОРАТИВНАЯ СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ (КСО) КАК ИНСТРУМЕНТ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЙ УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ СУДОХОДНОЙ ОТРАСЛИ

В статье исследуется концепция корпоративной социальной ответственности и возможность ее интеграции в судоходную отрасль. В наше время глобализационные процессы и инициативы международных организаций очень сильно влияют на развитие всех отраслей народного хозяйства, в том числе и судоходной отрасли. Компании, которые планируют стабильно развиваться, должны в долгосрочной перспективе заниматься не только экономическим эффектом своей деятельности, но и учитывать социальные и экологические цели в своем стратегическом управлении.

Ключевые слова: судоходные компании, корпоративная социальная ответственность (КСО), устойчивое развитие.

Kovbatiuk M., Kovalchuk V.

CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY (CSR) AS A TOOL THAT PROVIDES SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF SHIPPING INDUSTRY

The paper examines the concept of corporate social responsibility and the possibility of her integration in shipping industry. Nowadays, globalization and initiatives of international organizations greatly affect the development of all sectors of the economy, including the shipping

industry. Companies that plan to develop, must in the long run not only concern with the economic effects of the activity, but also involve social and environmental objectives to its strategic management.

Key words: *shipping companies, corporate social responsibility (CSR), sustainable development.*

УДК 330.332.16: 66.047

Мельник Н.О.

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ІНСТИТУЦІЙНІ ЗАСАДИ ЗАЛУЧЕННЯ «ЗЕЛЕНИХ» ІНВЕСТИЦІЙ В ДІЯЛЬНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Сьогодні поряд з традиційними джерелами залучення інвестицій з'явилися альтернативні, особливістю яких є гнучкість та швидкість впровадження. Серед них можна виділити так звані «зелені» інвестиції, які залучаються та використовуються на засадах Кіотського Протоколу, до якого приєдналася Україна.

Ключові слова: *інвестування, джерела залучення інвестицій, схема торгівлі квотами, «зелені» інвестиції.*

Постановка проблеми. Статистичні дані останніх років підтверджують факт, що для підприємств водного транспорту України характерна досить глибока криза в інвестиційній сфері. В результаті чого лише 10 % підприємств водного транспорту України використовують новітні технології. Така ситуація пов'язана з низькою привабливістю України для міжнародних інвесторів. Це, в свою чергу, призводить до значної нестачі коштів, які б могли забезпечувати фінансування наукових розробок або дозволяли впроваджувати сучасні технології у виробництво.

Аналіз останніх публікацій. Питання щодо інвестиційної діяльності містяться в працях провідних зарубіжних вчених, серед яких Г.Дж. Александер, Дж.М. Кейнс, К.Р. Макконнелл, Ж. Перар, У.Ф. Шарп та інші. Значний внесок у досліджувані питання інвестиційного розвитку здійснили вітчизняні вчені – О.М. Антіпов, Ю.Я. Блех, А.А. Вороніна, О.М. Ляшенко С.К. Реверчук, Н.О. Татаренко, К.С. Хорішко, Л.М. Чеп'юк та інші.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Дослідження проблем впливу інвестицій на діяльність підприємств водного транспорту України довели, що досі не існує дієвого економічного механізму, який би сприяв залученню інвестицій в умовах нестабільного та швидкозмінного навколишнього середовища.

Постановка завдання. Метою статті є розробка механізму залучення «зелених» інвестицій на підприємства водного транспорту України.

Викладення основного матеріалу. В умовах ринкової економіки та нестабільного зовнішнього середовища функціонування суднобудівних та судноремонтних підприємств України багато в чому залежать від їх інноваційного розвитку та наявності інвестиційної підтримки. Статистичні дані останніх років підтверджують той факт, що для суднобудівних-судноремонтних підприємств України характерна серйозна криза в обох цих сферах. Це обумовлено низьким рівнем інноваційної активності їх суб'єктів, який пояснюється