

УДК 658.12

М.М. Мужеляк, аспірант

Національний університет «Львівська політехніка», м. Львів, Україна

**ОСОБЛИВОСТІ СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ КОРПОРАТИВНОЇ
СОЦІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ НА ВІТЧИЗНЯНИХ
МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ****М.М. Мужеляк**, аспірант

Национальный университет «Львовская политехника», г. Львов, Украина

**ОСОБЕННОСТИ СТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ КОРПОРАТИВНОЙ
СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫХ
МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ****Myroslava Muzheliak**, PhD student

National University "Lviv Polytechnic", Lviv, Ukraine

**ANALYSIS OF CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY DEVELOPMENT ON
UKRAINIAN ENGINEERING ENTERPRISES**

Виділено передумови становлення та перешкоди розвитку соціально відповідальної діяльності машинобудівних підприємств, що дозволило виділити два етапи розвитку КСВ. Крім того, досліджено рейтингову оцінку соціально відповідальної діяльності вітчизняних машинобудівних підприємств згідно з Індексом прозорості. У підсумку сформувано SWOT-матрицю, що характеризує поточні результати соціально відповідальної діяльності машинобудівних підприємств та визначає перспективні напрями її розвитку.

Ключові слова: корпоративна соціальна відповідальність, управління машинобудівними підприємствами, сильні та слабкі сторони КСВ підприємств, можливості та загрози розвитку КСВ.

Описаны предпосылки становления и препятствия развития социально ответственной деятельности машиностроительных предприятий, что позволило сформировать два этапа развития КСО. Кроме того, исследовано рейтинговую оценку социально ответственной деятельности отечественных машиностроительных предприятий соответственно с Индексом прозрачности. В итоге сформировано SWOT-матрицу, в которой описаны текущие результаты социально ответственной деятельности машиностроительных предприятий, а также перспективные направления ее развития.

Ключевые слова: корпоративная социальная ответственность, управление машиностроительными предприятиями, сильные и слабые стороны КСО предприятий, возможности и угрозы развития КСО.

The article points out preconditions and hindrances of CSR activity on engineering enterprises. As a result here are forming two phases of CSR development in Ukraine. In addition the CSR rating of engineering enterprises was observed, which based on Transparency Index. Also it was learned current information of CSR activity of engineering enterprises', what lets forming SWOT matrix. Beside it was excreted perspective direction of CSR development in SWOT matrix.

Key words: corporate social responsibility, engineering enterprise management, strengths and weaknesses of CSR, opportunities and threats of CSR.

Постановка проблеми. Розвиток системи менеджменту машинобудівних підприємств супроводжується виникненням нових теорій та концепцій, серед яких на увагу заслуговує управління на засадах корпоративної соціальної відповідальності (далі – КСВ). Зародження такого підходу бере початок в Європі ще в середині минулого століття, результатом чого є формування на практиці комплексних стратегій КСВ, зокрема, такими автомобілебудівними підприємствами, як Audi чи Ford. Натомість в Україні період активного обговорення та реалізація системи заходів з КСВ припадає лише на початок ХХ століття. При цьому варто відзначити, що окремі із них здійснювались ще з середини минулого століття. Йдеться, зокрема, про підприємства з пострадянським минулим, до яких, попри машинобудівні, можна віднести гірничо-металургійні, а також підприємства хімічної та енергетичної промисловості. Зважаючи на історичні особливості розвитку національної економіки такі підприємства несуть найбільше соціальне навантаження, що проявляється у збереженні на їх балансі великих санаторно-лікувальних та відпочинкових комплексів, послугами яких впродовж року мають можливість користуватись їхні працівники [6, с. 58]. Увага приділялась також питанням охорони праці та техніки безпеки, але все зводилось, як правило, лише до дотримання норм чинного трудового законодавства.

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

Отже, вітчизняні машинобудівні підприємства у своїй діяльності враховують інтереси та потреби, перш за все, внутрішньої групи заінтересованих сторін – працівників. Інші ж заходи, які б відповідали потребам зовнішніх груп заінтересованих сторін, реалізуються рідко і безсистемно. Все це є наслідком відсутності системи управління соціально відповідальною діяльністю підприємств.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Якщо предметом перших досліджень у сфері КСВ підприємств були теоретичні підходи до визначення сутності цієї концепції через окремі її елементи (принципи, напрями, сфери, інструменти тощо), то на сьогодні науковцями розроблено чимало моделей та механізмів управління соціально відповідальною діяльністю вітчизняних підприємств. Серед них, зокрема, Т. Антошко, Д.О. Баюра, Л.А. Грицина, О.В. Козирева, В.П. Кукоба, І.В. Лебедев, О. Степанова, М.І. Сухотеріна та ін. Проте активні наукові дискусії та результати проведених досліджень не дозволяють сформувати ефективну систему управління КСВ машинобудівних підприємств.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Процес побудови системи управління КСВ машинобудівних підприємств є складним та тривалим, а його обґрунтованість залежить від результатів аналізування передумов та особливостей розвитку їх соціально відповідальної діяльності.

Мета статті. Таким чином, постає завдання дослідити умови, в яких розвиваються машинобудівні підприємства, проаналізувати, як вони сприяють або ж навпаки перешкоджають розвитку їх КСВ. Крім того, необхідно визначити напрями та сфери соціально відповідальної діяльності підприємств, а також особливості дотримання окремих принципів та застосування інструментів КСВ.

Виклад основного матеріалу. Низький рівень розвитку КСВ у діяльності вітчизняних машинобудівних підприємств спричинений рядом факторів. По-перше, це відсутність спеціалізованих правових норм чи стандартів. Єдиною спробою визначити основні положення КСВ на рівні держави було формування Національної стратегії соціальної відповідальності бізнесу в Україні [7]. Його метою є: закладення основ вітчизняної концепції КСВ; визначення меж відповідальності влади, бізнесу та суспільства; формування мети, цілей та завдань розвитку КСВ; окреслення засад державної політики щодо розвитку КСВ тощо. Але нині цей документ усе ще перебуває на стадії обговорення.

По-друге, перешкодою на шляху встановлення та розвитку КСВ у діяльності вітчизняних підприємств, у тому числі і машинобудівних, є низький рівень поінформованості про зміст КСВ. Так, згідно з результатами опитування, проведеного Українською маркетинговою групою та Центром «Розвитку КСВ», частка тих підприємств, які чули про КСВ, у 2005 році становила 78,1 %, а у 2010 – 76,3 %. При цьому більш поінформованими є великі за масштабами діяльності підприємства [2, с. 13]. Якщо ж врахувати, що на частку великих машинобудівних підприємств припадає в середньому 1 %, а станом на кінець 2013 року – це лише 46 підприємств із 5103, то підприємства галузі мало обізнані не лише щодо підходів до управління діяльністю на засадах КСВ, але й у змісті такої концепції.

По-третє, ще однією перешкодою у розвитку КСВ, на яку вказують вітчизняні підприємства, є відсутність стимулів з боку держави, зокрема, через надання податкових пільг. І тут погоджуємось з думкою І.В. Лебедева про те, що такий інструмент державного регулювання не є ефективним та суперечить сутності КСВ як добровільного обов'язку підприємства задовольняти потреби та інтереси заінтересованих сторін. Тому «...держава, безумовно, не може не стимулювати розвиток КСВ, але повинна робити це не методами прямого тиску або “плати за соціальну свідомість” у вигляді податкових

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

пільг, а створюючи відповідні правила гри, коли бути соціально безвідповідальним стане економічно не вигідним і морально неприйнятним» [5, с. 19].

По-четверте, найбільш вагомим чинником, який гальмує розвиток КСВ, є нестача коштів, на що вказали 61,4 % опитаних Центром «Розвитку КСВ» у 2010 році [2, с. 26]. Проте вважаємо, що такий результат є наслідком необізнаності підприємств щодо змісту та ефективності окремих інструментів реалізації КСВ. Так, наприклад, соціальне партнерство дозволяє формувати спільний бюджет грошових коштів, а джерелом формування соціальних інвестицій часто є залучені ззовні фінансові ресурси, зокрема, за допомогою фандрайзингу.

Відомо, що одним із принципів КСВ є прозорість та відкритість ведення бізнесу, а це передбачає оприлюднення інформації про результати діяльності. Тому варто розглянути динаміку значень так званого Індексу прозорості. Спосіб його розрахунку ґрунтується на міжнародній методиці, розробленій організацією Beyond Business (Ізраїль) та Центром «Розвитку КСВ» (Україна), і полягає в оцінюванні сайтів підприємств щодо наявності повної та доступної інформації про результати їх соціально відповідальної діяльності. Максимально можливе значення Індексу прозорості – 200 балів, які формуються за такими 4 критеріями: 1) наявність звіту про діяльність компанії у соціальній та екологічній сферах (40 % загального результату, або 80 балів); 2) рівень розкриття інформації за окремими сферами КСВ (35 % загального результату, або 70 балів); 3) легкий доступ читача до будь-якої інформації про соціальну та екологічну відповідальність компанії (10 % загального результату, або 20 балів); 4) потенційна доступність веб-сайта з погляду різних аспектів – мови, наявності контактної інформації, адаптованості для людей з обмеженими можливостями тощо (15 % загального результату, або 30 балів) [3; 4; 9].

У табл. 1 згруповано інформацію про місця в рейтингу за Індексом прозорості підприємств-лідерів (зокрема, першої п'ятірки) та машинобудівних підприємств із вибірки 100 найбільших підприємств України, результати соціально відповідальної діяльності яких досліджувались.

Таблиця 1

Індекс прозорості вітчизняних підприємств у 2011–2014 роках

Назва підприємства	Місце в рейтингу за Індексом прозорості			
	2011	2012	2013	2014
ПАТ «АрселорМіттал Кривий Ріг»	4	4	2	1
ДТЕК	1	2	1	2
АТ «СКМ»	5	1	3	3
ПАТ «Оболонь»	3	-	4	4
Метінвест	2	3	5	5
ДП Науково-виробничий комплекс газотурбобудування «Зоря» – «Машпроект»	31	-	-	35
АТ «Мотор Січ»	31	25	35	42
ПАТ «Азовмаш»	-	16	-	42
ВАТ «Турбоатом»	59	-	-	51
ДП «Антонов»	-	-	-	54
ПАТ «Новокраматорський машинобудівний завод»	77	-	-	-
ПАТ «АвтоКрАЗ»	82	-	-	-
ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»	101	37	-	-
ПАТ «Стаханівський вагонобудівний завод»	106	-	-	-

Примітка: – підприємство у звітному періоді не потрапило до вибірки.

Джерело: складено автором на основі [3; 4; 9] та даних Центру «Розвиток КСВ» (Режим доступу: <http://csr-ukraine.org>).

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

З даних табл. 1 бачимо, що у вибірку потрапило 9 машинобудівних підприємств, серед яких найнижчий рівень розкриття інформації характерний для ПАТ «Новоукраїнський машинобудівний завод», ПАТ «АвтоКрАЗ» та ПАТ «Стаханівський вагонобудівний завод», що свідчить про недотримання принципу відкритості. Негативним також є зниження місця в рейтингу АТ «Мотор Січ» та ПАТ «Азовмаш», які станом на кінець 2014 року розділили 42-е місце. Проте рівень прозорості соціально відповідальної діяльності АТ «Мотор Січ» не змінився, на що вказує значення бальної оцінки – 33 бали, або 16 % як у 2012, так і в 2014 році. А от кількість отриманих балів ПАТ «Азовмаш» зменшилась із 40 у 2012 році до 33 у 2014 році. Зважаючи на місця в рейтингу ДП «Науково-виробничий комплекс газотурбобудування “Зоря” – “Машпроект”», впливає, що рівень прозорості його соціально відповідальної діяльності порівняно з іншими машинобудівними підприємствами є найвищим. При цьому бачимо, що, незважаючи на зростання бальної оцінки (зокрема, 30 балів у 2011 році та 34 бали – у 2014), за 2011–2014 роки його місце в рейтингу знижено із 31-го на 35-е місце. Позитивними є зміни в рейтингу для ВАТ «Турбоатом». Підприємство не лише піднялось у рейтингу, але й збільшило кількості отриманих балів із 19 у 2011 році до 30 у 2014.

Таким чином, бальові значення Індексу прозорості машинобудівних підприємств становлять менше 40 %, або 80 балів. Не кращою є статистика і для всієї вибірки підприємств, зокрема, понад 100 балів у 2012 році мали лише 5 із них, у 2013 – 7 і в 2014 – 8 [8]. Однією із причин низького рівня прозорості соціально відповідальної діяльності машинобудівних підприємств є відсутність практики щодо складання та оприлюднення нефінансових звітів, за що надається найбільша кількість балів. Натомість такі звіти формуються кожним із п'яти підприємств-лідерів рейтингу Індексу прозорості. При цьому структура та зміст даних нефінансових звітів постійно вдосконалюється і тим самим наближається до прописаних у стандарті GRI (Global Reporting Initiative) норм. Додано, що загалом згідно з результатами дослідження у 2012 році лише 9 підприємств із сформованої вибірки оприлюднили на своїх веб-сайтах нефінансову звітність, у 2013 – 13 і в 2014 – 14.

Незважаючи на відсутність системи управління соціально відповідальною діяльністю, дослідження інформації, розміщеної на офіційних сайтах машинобудівних підприємств, дозволяє виділити такі сильні і слабкі сторони, а також загрози і можливості (табл. 2).

Таблиця 2

SWOT-аналіз соціально відповідальної діяльності вітчизняних машинобудівних підприємств

Сильні сторони	Слабкі сторони
<p>Наявність сертифікатів та ліцензій на здійснення окремих видів діяльності.</p> <p>Постійне врахування та задоволення базових потреб та інтересів внутрішніх груп стейкхолдерів.</p> <p>Розроблена система менеджменту та кваліфікована робоча сила.</p> <p>Стабільний прямий та зворотний зв'язок з поставачальниками, споживачами, кредиторами.</p> <p>Усвідомлення загроз для зовнішніх груп стейкхолдерів, які виникають у результаті господарської діяльності підприємства.</p> <p>Обслуговуюча функція машинобудівних підприємств та орієнтація їх діяльності на зовнішні ринки.</p> <p>Здійснення благодійної діяльності самостійно або у співпраці з партнерами</p>	<p>Відсутність комплексного розуміння концепції КСВ і як наслідок розмежування цілей господарської та соціальної відповідальності діяльності.</p> <p>Відсутність злагодженої системи управління соціально відповідальною діяльністю.</p> <p>Відсутність стратегії КСВ, кодексів етичної поведінки, нефінансових звітів, які б відповідали міжнародним нормам та стандартам.</p> <p>Часті порушення та недотримання базових потреб та інтересів зовнішніх груп стейкхолдерів.</p> <p>Формування в основному короткострокових та середньострокових бізнес-цілей</p>

Закінчення табл. 2

Можливості	Загрози
<p>Співпраця з органами місцевого самоврядування, громадськими організаціями та громадами територій присутності з метою формування системи «суспільного договору» та виявлення істотних питань.</p> <p>Вивчення світового досвіду впровадження концепції КСВ у господарську діяльність та його адаптування до вітчизняних особливостей організування та розвитку бізнесу.</p> <p>Вивчення досвіду здійснення соціально відповідальної діяльності вітчизняними підприємствами інших сфер економіки.</p> <p>Участь у спільних проектах та програмах з різних напрямів КСВ як організатор чи співорганізатор.</p> <p>Поширення інформації про добрі практики соціально відповідальної діяльності</p>	<p>Відсутність національної Концепції КСВ, інституційної підтримки та стимулів з боку держави.</p> <p>Часті зміни норм чинного законодавства щодо особливостей ведення господарської діяльності підприємств.</p> <p>Складність формування діалогу з різними групами стейкхолдерів у зв'язку з тим, що їх потреби та інтереси часто є суперечливими та протилежними.</p> <p>Недостатність коштів для фінансування окремих проектів з КСВ.</p> <p>Довготривале очікування отримання переваг соціально відповідальної діяльності</p>

Джерело: узагальнено автором.

Аналізування особливостей реалізації вітчизняними підприємствами соціально відповідальних заходів дозволяє виділити такі два етапи становлення КСВ:

– Перший етап (2006–2008 роки), який характеризується активною участю підприємств у Мережі Глобального Договору (ГД) – ініціативи ООН, метою якої є поширення досвіду щодо реалізації заходів з КСВ. В основі цієї ініціативи 10 принципів, зокрема, щодо прав людини, трудових відносин, навколишнього середовища та боротьби з корупцією. Перші підписанти ГД в Україні – це підприємства з часткою іноземного капіталу (наприклад, ПАТ «АрселорМіттал Кривий Ріг») та підприємства, орієнтовані на міжнародні ринки (наприклад, ДТЕК чи Метінвест). Ще однією особливістю цього етапу розвитку КСВ є участь у 2007 році України у розробленні міжнародного стандарту ISO 26000:2010 «Соціальна відповідальність».

– Другий етап (з 2008 року), для якого характерним є: по-перше, розширення соціально відповідальної діяльності з внутрішнього напрямку на зовнішній; по-друге, реалізація заходів з КСВ здійснюється на постійних засадах (частіше, ніж раз у рік), особливо промисловими підприємствами, про що свідчать результати опитування, проведеного Українською маркетинговою групою та Центром «Розвитку КСВ» [1, с. 15;3, с. 20–23]; по-третє, оприлюднення перших нефінансових звітів, що відповідали формі «Звіту про прогрес» (COP – Communication on Progress), оскільки це є однією з умов участі в Мережі ГД. Власне із-за недотримання цієї вимоги щороку ООН виключає підприємства зі списку учасників ГД. Так, наприклад, у 2013 році з числа учасників виключено ВАТ «Суднобудівний завод “Залив”» (м. Керч).

Висновки і пропозиції. Отже, заходи з КСВ, які здійснюються машинобудівними підприємствами, здебільшого є безсистемними та непостійними, більшість із них мають декларативний характер. Незважаючи на певні позитивні результати соціально відповідальної діяльності вітчизняних підприємств, мають місце недотримання принципів КСВ, а також часті порушення базових потреб та інтересів груп заінтересованих сторін, тому загальний стан КСВ у машинобудуванні можна визначити як незадовільний. Усе це необхідно враховувати під час формування системи управління соціально відповідальною діяльністю машинобудівних підприємств. Зокрема, по-перше, потрібно визначити єдиний підхід до розуміння КСВ; по-друге, сформувати узгоджені з господарською діяльністю мету та завдання КСВ; по-третє, створити робочу групу, яка управлятиме КСВ. Як наслідок, буде сформовано вітчизняну модель соціально відпові-

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

дальної діяльності підприємств, що відповідатиме найвищому третьому рівню КСВ. Її особливостями буде поширення практики формування стратегій з КСВ на тривалі проміжки часу, узгоджене виконання заходів за економічною, екологічною, суспільною та соціально-трудовою сферами КСВ, ефективне використання на практиці сукупності інструментів КСВ тощо.

Список використаних джерел

1. *Акімова І.* Соціальна відповідальність українського бізнесу: результати опитування / І. Акімова А. Марцінків, О. Осінкіна. – К. : КІТ, 2005. – 55 с.
2. *Зінченко А. Г.* Корпоративна соціальна відповідальність 2005–2010: стан та перспективи розвитку / А. Г. Зінченко, М. А. Саприкіна. – К. : Фарбований лист, 2010. – 56 с.
3. *Індекс прозорості компаній.* – К. : Seven Color, 2012. – 28 с.
4. *Індекс прозорості та підзвітності компаній в Україні.* – К. : Фарбований лист, 2011. – 31 с.
5. *Лебедев І.* Корпоративна соціальна відповідальність: концепція і модель для України / І. Лебедев // Україна: аспекти праці. – 2014. – № 5. – С. 13–19.
6. *Плахова Е. Н.* Социальное предпринимательство как фактор развития гражданского общества в Украине / Е. Н. Плахова // Сучасні суспільні проблеми у вимірі соціології управління : [зб. наукових праць ДонДУУ]. Серія «Соціологія». – Донецьк : ДонДУУ, 2011. – Вип. 140, т. X. – С. 55–61.
7. *Проект Концепції Національної стратегії соціальної відповідальності бізнесу в Україні* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.svb.org.ua>.
8. *Прозорість сайтів українських ТОП–100 не підвищується* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://csr-ukraine.org/article/>.
9. *Результаты оценки КСО сайтов ТОП–100 компаний в Украине* [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://civil-rada.in.ua/?p=2271>.