

## КРИТЕРІЇ ТА ФАКТОРИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

*Кудрявцев В.М., канд. екон. наук, доцент  
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

**Постановка проблеми.** Сталий розвиток компанії досягається через реалізацію комплексу чинників, унаслідок впливу яких відбувається зміна можливостей підприємства, відбувається його адаптація до умов навколишнього світу і формування нових цілей, що забезпечують корпоративну стійкість і внесок у сталий розвиток. У науковій літературі приділяється помітна увага факторам сталого розвитку підприємства (СРП), проте спільна думка щодо них не сформувалася, і виявляється можливим виокремити лише два загальних моменти: розподіл факторів на ті, що належать до зовнішнього та внутрішнього середовища, а також їхній розподіл на фактори непрямого та прямого впливу. Існує досить спірна думка, що зовнішні чинники є незалежними від підприємств. На наш погляд, це не завжди відповідає дійсності, оскільки крім глобальних важкопрогнозованих явищ в економіці (зміни економічного клімату, нестабільність, інфляція і розбалансованість ринку), є низка стратегічних, технологічних і соціальних чинників, що залежать від організації.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Сталий розвиток як сучасна парадигма широко розглядається в наукових працях зарубіжних і вітчизняних науковців: Дж. Елкінгтона, Е. Пестеля, Я. Тінбергена, Д. Форестера, Д. Медоуза, Е. Дітона, У. Нордхауса, П. Ромера, А. Банерджи, М. Міллара, І. Бузько, О. Алімова, О. Амоші, Б. Андрушківа, В. Антонюк, І. Васильчук, М. Вишиванюка, Р. Галгаша, І. Заблудської, Д. Зеркалова, Т. Калінеску, Е. Лібанової, Л. Ліпич, Л. Мельника, В. Микитенко, М. Новікової, Н. Павліхи, С. Рамазанова, І. Семененко [1].

Питаннями сталого розвитку транспорту займалися такі вчені, як: Ю. Бараша, І. Бистрякова, О. Бойко, С. Брю, З. Діуліт, В. Загорський, Д. Зеркалова, К. Макконел, М. Маслова, Л. Мельник, Н. Пахомова, Є. Сич, А. Урсула, М. Хвесик, О. Чернега, М. Чеховська та ін. [2-5].

**Невирішені складові загальної проблеми.** Сталим розвитком нині в Україні займаються тільки великі компанії, що зумовлено характером діяльності компаній, присутніх на міжнародних ринках. У цьому сенсі становить інтерес виявлення факторів, що впливають на сталий розвиток транспортних підприємств.

**Формулювання цілей статі.** Виявити та згрупувати фактори сталого розвитку транспортного підприємства, що безпосередньо впливають на досягнення конкурентних переваг у соціально-економічній сфері, подолання

актуальних викликів зовнішнього та внутрішнього середовища, зменшення потенційних ризиків і сприяють виживанню компанії.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Ухвалення ООН у 2015 році "Порядку денного в галузі сталого розвитку на період до 2030 року" визначило соціальні, економічні та екологічні пріоритети на найближчі 15 років. Орієнтуючись на них, оцінюватимуть і прогрес у розвитку окремих держав, і результати ділової активності представників бізнес-спільноти, яких цей документ закликає "...здіяяти свій творчий та інноваційний потенціал для вирішення завдань у сфері сталого розвитку" [6].

У сучасному світі складаються умови, коли соціальна відповідальність і сталий розвиток набувають практичного значення, стають реальним чинником конкурентоспроможності на світових ринках. Фактично для досягнення глобальних цілей сталого розвитку ставиться завдання підвищення стійкості бізнес-моделей. Цей процес розвивається у світі на наших очах, насамперед до нього залучаються великі компанії. Але чим далі, тим більше він зачіпатиме і середній, і малий бізнес.

Українські компанії не залишаються осторонь, лідери бізнесу своїм досвідом показують приклади такого руху, частково або цілком інтегруючи цілі та завдання сталого розвитку у свої стратегії та програми дій за напрямками корпоративної відповідальності.

Особливу роль у становленні концепції сталого розвитку компанії відіграв Джон Елкінгтон (John Elkington), який заснував 1987 року консалтингову компанію SustainAbility, 1994 року запровадив поняття "потрійного (триєдиного) підсумку" (triple bottom line; TBL або 3BL), що дало змогу перейти від фінансово-екологічного виміру до аналізу соціально-економічного впливу, якого до того практично не враховували (в рамках сформованої системи фінансового підсумку financial bottom line) [7]. Фактично, модель TBL використовувала поділ на екологічне, економічне та соціальне середовища сталого розвитку стосовно підприємства (а не до всієї світової спільноти загалом). Особлива заслуга Дж. Елкінгтона в тому, що він розвивав ідею Triple-Win Strategy (стратегії тристоронньої вигоди), під час реалізації якої вигоду одержувала не тільки компанія або її споживачі, а й усі інші члени суспільства [8]. По суті, він намагався пов'язати між собою дві концепції: концепцію сталого розвитку і концепцію корпоративної стійкості, що зароджується. Можливо, з цієї причини 1997 року Елкінгтон виокремив три підвалини сталого розвитку компанії, що дістали назву 3P – People, Planet, Profit (Люди, Планета, Прибуток – у зазначеній послідовності пріоритетів) [9].

На основі розглянутих літературних джерел виявляється можливим визначити критерії сталого розвитку транспортного підприємства [2-5, 10-11].

1. Конкурентоспроможність – формування довгострокових конкурентних переваг компанії, за допомогою формування унікальних нематеріальних активів компанії таких як: інтелектуальний, людський, соціальний, репутаційний капітали.

2. Зниження фінансових і нефінансових ризиків (кадрових, професійних, соціальних, екологічних).

3. Адаптивність до динамічно-мінливих умов ведення бізнесу.

4. Прозорість – максимальна відкритість компанії на рівні двосторонньої комунікації.

5. Відповідальність за весь життєвий цикл зовнішніх ефектів основної діяльності ("від колиски до могили"), негативні впливи на довкілля та наслідки діяльності.

6. Відкритість – партнерські (на рівні симбіозу) відносини із суспільством, постачальниками, клієнтами та конкурентами, що базується на репутаційному капіталі компанії.

7. Довгостроковість – "довгострокове розуміння часу", корпоративних процесів, інвестицій і зовнішніх ефектів.

8. Економічна (фінансова) стійкість – економічний стан підприємства, що дає змогу йому перебувати в зоні беззбитковості; збереження платоспроможності та кредитоспроможності.

9. Соціальна стійкість – лояльність внутрішніх і зовнішніх стейкхолдерів організації.

10. Екологічна стійкість – вплив на навколишнє середовище в допустимих межах.

11. Внесок компанії у сталий розвиток суспільства.

Принципи сталого розвитку транспортного підприємства (табл. 1) характеризують умови, за яких компанія може досягти стану сталого розвитку. Відсутність системності та чіткого цілепокладання позбавляють організацію можливості передбачати загрози та наслідки (як позитивні, так і негативні) власної діяльності. Компанія, позбавлена комунікативності та зворотного зв'язку, приречена керуватися застарілою інформацією і не брати до уваги навіть найочевидніші сигнали зовнішнього та внутрішнього середовища [8].

Таблиця 1

**Принципи сталого розвитку транспортного підприємства**

Принцип	Опис принципу
1	2
Збалансованість	Передбачає збалансованість інтересів стейкхолдерів, збалансованість корпоративних і суспільних інтересів, збалансованість економічного, соціального розвитку та екологічної безпеки, збалансованість інтересів теперішніх і майбутніх поколінь.
Інтегрованість	Сталий розвиток підприємства розглядається як особлива бізнес-філософія; принципи СР мають бути інтегровані в корпоративну стратегію.
Системність	Діяльність компанії в усіх її функціональних галузях має базуватися на принципах сталого розвитку.
Відповідності цілей	Стратегічні цілі розвитку підприємства не повинні суперечити цілям сталого розвитку.

1	2
Керованості	Система корпоративного управління, організаційна структура управління на підприємстві мають бути вибудовані з урахуванням реалізації специфічних управлінських функцій, пов'язаних з реалізацією принципів сталого розвитку.
Комуникативність	Вибудовування комунікацій, взаємодії із зацікавленими сторонами, з метою виявлення їхніх запитів та інформування про результати діяльності підприємства в галузі сталого розвитку

*Джерело: побудовано автором.*

Чинники сталого розвитку за критерієм середовища функціонування умовно можна поділити на зовнішні та внутрішні чинники. Зовнішні фактори детерміновані інституційними умовами забезпечення сталого розвитку транспортних підприємств, які поділяються на фактори прямого та непрямого впливу.

Зовнішнє середовище за своєю природою агресивне, воно безпосередньо впливає на діяльність компанії, обмежуючи та безперечно впливає на її можливості. Організація не може ігнорувати зовнішнє середовище, до якого належить велика кількість ключових стейкхолдерів (таких як споживачі, місцеві спільноти або державні структури). Зовнішнє середовище, по суті, є для будь-якої організації основним викликом, принциповим моментом самого виживання. Саме з метою забезпечення власного існування компанії повинні оперативно реагувати на зміни, що відбуваються в зовнішньому середовищі, прагнути впоратися з його впливами. Внутрішнє середовище, в якому здійснюється діяльність організації, складається зі стратегічних настанов, цілепокладання, структури, технологій, персоналу та безлічі інших компонентів. Фактори внутрішнього середовища впливають у межах організації, відбиваючись на її діяльності в зовнішньому середовищі та розвитку загалом.

Фактори зовнішнього середовища, як було зазначено вище, можна розділити на фактори прямого і непрямого впливу. Фактори прямого впливу безпосередньо впливають на сталий розвиток підприємства і, своєю чергою, відчують на собі прямий вплив її діяльності. До цієї групи чинників відносять взаємодію з ключовими стейкхолдерами (постачальниками економічних ресурсів), споживачами, ЗМІ, органами державної влади, конкурентів і деяких інших. Фактори непрямого впливу не мають прямого впливу на діяльність підприємства, але тим не менш позначаються на сталому розвитку компанії. До цих факторів можна віднести поточний стан економіки, актуальні соціальні проблеми, політичні вимоги, нормативні умови діяльності, наявні закони та демографічну ситуацію.

Одним із ключових зовнішніх чинників, що стримують перехід української економіки до сталого розвитку, є інституційні умови, представлені у вигляді директив у сфері сталого розвитку. Директиви у сфері сталого розвитку або сукупність ініціатив органів державної влади, які містять аналіз чинників та обставин, що впливають на формування та розвиток транспортної інфраструктури, розроблення та реалізацію заходів, які стимулюють системне зростання виробництва, представляє національну законодавчу базу у сфері транспортного розвитку, що є, по суті, державною транспортною політикою.

Внутрішні фактори сталого розвитку транспортного підприємства, класифіковані на основі основних аспектів діяльності підприємств. Внутрішні фактори сталого розвитку зумовлені потенціалом і можливостями самих транспортних підприємств.

Внутрішнє середовище підприємства – це його внутрішні елементи, підсистеми та процеси, які впливають на його потенціал, конкурентоспроможність, здатність розвиватися<sup>1</sup>. Внутрішнє середовище організації являє собою частину загального середовища, що перебуває в межах організації та справляє постійний і найбезпосередніший вплив на її функціонування. Оскільки внутрішнє середовище немонолітне і має кілька зрізів, кожен з яких охоплює певний набір ключових процесів і елементів організації, внутрішні чинники сталого розвитку компанії перебувають у сфері її впливу, і з цієї причини підприємства можуть коригувати їх.

На наш погляд, помилково вважати фактори внутрішнього середовища повністю керованими і контрольованими (якими їх позиціонують консалтингові агентства у сфері менеджменту та антикризового управління), що характеризуються винятково фінансовими показниками, за величиною яких можна судити про ефективність діяльності організації у сфері підтримання сталого розвитку.

Низка раніше запропонованих вітчизняними дослідниками класифікацій чинників СРП є неповними, оскільки вони не відображають поділу на прямі та непрямі чинники та ігнорують те, до якого середовища (внутрішнього чи зовнішнього) вони належать.

Економічна функція діяльності транспортних підприємств не обмежується транспортуванням продукції. Важливим аспектом економічної складової діяльності транспорту є та обставина, що такі підприємства є джерелом податкових платежів для формування державного бюджету.

Комплексний характер сталого розвитку, що полягає в необхідності досягнення різноспрямованих цілей, зумовлює різні вимоги. З одного боку, для стабілізації та підвищення екологічної та соціальної стійкості необхідне проведення відповідних проєктів, які апріорі економічно неефективні та витрати на реалізацію яких мають бути включені до "кошторису" прибуткових проєктів.

У наведеній схемі (рис. 1) виокремлено шість груп чинників. До внутрішніх чинників належать управлінські, виробничі, фінансові та соціально-екологічні, до зовнішніх – прямі та непрямі чинники.

## Фактори сталого розвитку транспортного підприємства

Внутрішні	Зовнішні
<p style="text-align: center;"><b>Управлінські</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Усвідомлення керівництвом компанії гостроти глобальних ризиків (економічних, екологічних і соціальних)</li> <li>2. Формування підходу до трактування корпоративної соціальної відповідальності (КСВ) і сталого розвитку (СР) як елементів управління ризиками, а не просто як способу "чинити правильно"</li> <li>3. Формування соціально відповідального мислення та зацікавленість керівництва та персоналу компанії в реалізації принципів СР</li> <li>4. Формування відповідної системи цінностей та ін. елементів корпоративної культури, переосмислення місії компанії</li> <li>5. Інтеграція питань КСВ і СР у стратегію і систему управління компанією</li> <li>6. Реалізація корпоративних екологічної та соціальної політик</li> <li>7. Реалізація моделі стратегічної КСВ</li> <li>8. Формування системи винагороди керівників за досягнення в галузі сталого розвитку компанії (СРК) і мотивації менеджерів компанії</li> <li>9. Залученість персоналу компанії в КСВ і реалізацію принципів СР</li> <li>10. Відкритість, більш повне розкриття інформації про цілі та результати діяльності компанії в галузі СР, інформування зацікавлених сторін (Звітність за стандартом GRI-4)</li> <li>11. Формування механізмів взаємодії із зацікавленими сторонами</li> <li>12. Реалізація професійного підходу до СРК</li> </ol>	<p style="text-align: center;"><b>Прямі</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Наявність формалізованих норм і вимог (правових, екологічних, соціальних, сформульованих у різного роду нормативно-правових актах, Стандартах КСВ і СР, інших документах)</li> <li>2. Формування запиту на реалізацію принципів СР з боку широкого кола зацікавлених сторін (персоналу, акціонерів, споживачів, клієнтів, постачальників, інвесторів, місцевої спільноти, суспільства, загалом)</li> <li>3. Соціально-відповідальне інвестування</li> <li>4. Соціально-відповідальне споживання, створення механізмів "зворотного зв'язку" між споживачами та компаніями</li> <li>5. Зростання ринку та сприятливе зовнішнє середовище ведення бізнесу</li> <li>6. Доступність ресурсів</li> <li>7. Репутація компанії</li> <li>8. Лояльність клієнтів і споживачів до бренду та компанії</li> <li>9. Стійкість зв'язків і партнерських відносин, ступінь довіри партнерів і клієнтів до компанії</li> <li>10. Зміна Міжнародних стандартів корпоративної звітності</li> <li>11. Розробка фінансових продуктів, і розвиток фінансових інститутів, що забезпечують приплив інвестицій у компанію, що дотримуються принципів СР</li> <li>12. Реалізація заходів державного стимулювання підвищення зацікавленості компаній у реалізації принципів КСВ та СР</li> </ol>
<p style="text-align: center;"><b>Виробничі</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Інтеграція принципів СР в усі функціональні напрями діяльності компанії, в усі ланки виробничого ланцюга (комплексний підхід)</li> <li>2. Впровадження інновацій (продуктових, технологічних, соціальних і т.д.) спрямованих на СР</li> <li>3. Формування ланцюжків створення продукції (ланцюжків поставок) з числа компаній, що дотримуються принципів СР</li> <li>4. Підвищення конкурентоспроможності продукції та компанії за допомогою впровадження інновацій та формування унікальних активів компанії (інтелектуального, людського та соціального капіталу)</li> </ol>	<p style="text-align: center;"><b>Непрямі</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Макроекономічна, політична та геополітична стабільність</li> <li>2. Соціальна стабільність</li> <li>3. Якість людського та соціального капіталів суспільства</li> <li>4. Інвестиційний клімат</li> <li>5. Економічна, грошово-кредитна, фінансова, соціальна, екологічна політики держави</li> <li>6. Діяльність Міжнародних і державних організацій з СР</li> <li>7. Ступінь зрілості громадянського суспільства</li> <li>8. Цикли розвитку національної економіки</li> <li>9. Транспортна політика</li> <li>10. Стан законодавчої та нормативно-правової бази</li> </ol>
<p style="text-align: center;"><b>Фінансові</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Стійка динаміка фінансових результатів діяльності компанії (фінансова стійкість)</li> <li>2. Інвестиційна привабливість компанії</li> <li>3. Перехід до обліку повних витрат виробництва та визначення ефективного прибутку</li> <li>4. Перехід до інтегрованої звітності</li> </ol>	
<p style="text-align: center;"><b>Соціально-екологічні</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Обсяг шкідливих викидів і скидів та диверсифікація джерел енергоспоживання</li> <li>2. Структура і віковий склад персоналу, рівень кваліфікації співробітників</li> <li>3. Умови та режим роботи</li> </ol>	

**Рис. 1. Фактори сталого розвитку компанії**

*Джерело: побудовано автором.*

Група управлінських чинників пов'язана з усвідомленням менеджментом організації необхідності прагнення до СРП, формування соціально відповідального мислення, інтеграції питань КСВ і СР у корпоративну стратегію, залучення персоналу компанії в КСВ, переходу до інформаційної відкритості та реалізації професійного підходу до СРП.

Група виробничих факторів передбачає інтеграцію принципів СР на всіх етапах виробничої діяльності, впровадження спрямованих на СР інновацій, створення ланцюжків постачань і підвищення конкурентоспроможності як підприємства, так і її продукції за рахунок формування унікальних активів компанії (інтелектуального, людського та соціального капіталу).

Група фінансових чинників пов'язана з інвестиційною привабливістю компанії, стійкою динамікою фінансових результатів і переходом до ведення інтегрованої звітності, а також визначенням повних витрат виробництва та ефективного прибутку.

Група соціально-екологічних факторів направлена на досягнення соціального та екологічного ефекту від впровадження стратегії сталого розвитку транспортного підприємства.

Група прямих чинників СРП, що належить до зовнішніх чинників, містить стейкхолдерський запит на реалізацію принципів СР і формалізовані норми в цьому напрямі (зокрема, міжнародні стандарти у сфері корпоративної звітності). До цього напрямку належать соціально-відповідальне інвестування та соціально-відповідальне споживання.

До групи прямих зовнішніх чинників також належать створення механізмів "зворотного зв'язку" між споживачами і компаніями, сприятливе зовнішнє середовище ведення бізнесу (особливо – зростання ринку), доступність ресурсів, репутація підприємства і лояльність її клієнтів, стійкість зв'язків і високий ступінь довіри з боку партнерів і клієнтів компанії.

Група зовнішніх непрямих чинників СРП охоплює макроекономічну, політичну, геополітичну та соціальну стабільність, інвестиційний клімат, якість людського та соціального капіталів суспільства. Значну роль також відіграють інвестиційний клімат, економічна, грошово-кредитна, фінансова, соціальна, екологічна політики держави та діяльність міжнародних і державних організацій з СР. Особливу значущість має ступінь зрілості громадянського суспільства.

**Висновки з проведеного дослідження.** Сучасна концепція СР – це складна економіко-філософська категорія, що визначає місце організації як підсистеми в системі вищого порядку (регіональній і національній економіці), орієнтована на збалансований розвиток, у якому рівну роль відіграють три сфери – екологічна, соціальна та економічна. Слід узяти до уваги той факт, що бізнес-спільнота схильна виокремлювати чинники сталого розвитку, виходячи з трьох основних напрямів взаємодії: економічного, екологічного та соціального. З огляду на це, запропоновано класифікацію за групами корпоративної взаємодії розглянутих вище чинників сталого розвитку, в якій передбачено поділ за сферами (внутрішньою, зовнішньою прямою і зовнішньою непрямою).

Ця систематизація дає змогу виробити напрями корпоративної політики, що відповідають кожному з чинників. З урахуванням того, що чинники СР транспортного підприємства багатогранні й у низці випадків їх складно віднести до конкретного напрямку, допустимим є існування чинників, що належать одночасно до кількох підсистем (наприклад, соціально-економічних).

Можна вважати, що СРП дає змогу розглядати розвиток підприємства як такий, що дає змогу зберігати стабільний баланс в умовах мінливості зовнішнього середовища, впливів внутрішнього і зовнішнього середовища, самостабілізуватися, підлаштовуючись під актуальні умови, змінюючи свою внутрішню структуру за збереження загальної цілісності, зовнішніх і внутрішніх функцій.

З іншого боку, мета будь-якої економічної моделі розвитку, що переважає сьогодні в розвинених країнах і більшості країн, що розвиваються, – мінімізація витрат з відповідним збільшенням прибутку. Ці обставини обґрунтовують пріоритетність економічного аспекту сталого розвитку та актуальність завдання з пошуку моделі економічного розвитку, що забезпечує баланс економічного, соціального та екологічного компонентів розвитку. Цей факт зумовлює розроблення та ухвалення законодавчих актів, що стимулюють транспортні підприємства передбачати в структурі своїх витрат витрати на реалізацію проектів екологічної та соціальної спрямованості.

У результаті дослідження концепції сталого розвитку транспортного підприємства виявлено чинники сталого розвитку компанії. Виявлені фактори сталого розвитку підприємства безпосередньо впливають на досягнення конкурентних переваг у соціально-економічній сфері, подолання актуальних викликів зовнішнього та внутрішнього середовища, зменшення потенційних ризиків і сприяють виживанню компанії.

### **Перелік посилань**

1. Millar M. *Global Supply Chain Ecosystems: Strategies for Competitive Advantage in a Complex, Connected World*. Kogan Page of London. 2015. 288 p.
2. Бойко О. В., Дзуліт З. П. Сталий розвиток транспортної системи України. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2013. № 23(18). С. 94-103.
3. Князева О. А., Дем'янчук М. А. Проблеми сталого розвитку підприємств в умовах глобалізації. *Економічний вісник університету: Збірник наук. Праць учених та аспірантів*. 2015. Вип. 25 (1). С. 110-117.
4. Зайцева Л. О. Інтеграція сталого розвитку в діяльність компаній. *Економіка та держава*. 2019. No 11. С. 55-60.
5. Кудрявцев В. М. Фактори сталого розвитку транспортної інфраструктури. *Проблеми та перспективи розвитку підприємництва*. Харків. 2022. №29. С. 32-46.
6. Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development: веб-сайт. URL: [http://www.un.org/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=R](http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=R) (дата звернення: 15.04.2023).



7. Visser W., Matten D., Pohl M., Tolhurst N. *The A to Z of Corporate Social Responsibility*. London : A John Wiley & Sons, Ltd., Publication, 2010. p. 406
8. Elkington J. Towards the Sustainable Corporation: Win-Win-Win Business Strategies for Sustainable Development. *California Management Review*. 1994. 36(2). pp. 90-102.
9. Elkington J. *Cannibals With Forks: The Triple. Bottom Line of 21st Century Business*. Capstone. Oxford, 1997. 402 p.
10. Strange T., Bayley A. “Sustainable Development” Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) Press. Paris, 2008.
11. Sala S., Farioli F., Zamagni A. Progress in sustainability science: Lessons learnt from current methodologies for sustainability assessment: Part 1. *Int. J. Life Cycle Assess.* 2012. №18. P. 1653-1672.

### References

1. Millar, M. (2015). *Global Supply Chain Ecosystems: Strategies for Competitive Advantage in a Complex, Connected World*, Kogan Page of London, 288 p.
2. Boyko, O., Dvulit, Z (2013). Sustainable development of the transport system of Ukraine [Stalyi rozvytok transportnoi systemy Ukrainy], *Scientific Bulletin of NLTU of Ukraine*, Vol. 23(18), P. 94-103.
3. Knyazeva, E., Demyanchuk, M. (2015). Problems of sustainable development enterprises in conditions of globalization [Problemy staloho rozvytku pidpryyemstv v umovakh hlobalizatsiyi], *University Economic Bulletin: Collection of Scientific Articles*, Vol. 25(1), P. 110-117.
4. Zaytseva, L. (2019). Integration of sustainable development into the activities of companies [Intehratsiya staloho rozvytku v diyalnist kompaniy], *Economy and the State*, Vol. 11, P. 55-60.
5. Kudriavtsev, V. M. (2022). Factors of sustainable development of transport infrastructure [Faktori stalogo rozvitku transportnoy infrastruktury], *Problems and prospects of entrepreneurship development*, Vol. 29, P. 32-46.
6. *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*, available at: [http://www.un.org/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=R](http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=R) (last accessed 15.04.2023).
7. Visser, W., Matten, D., Pohl, M., Tolhurst, N. (2010). *The A to Z of Corporate Social Responsibility*. London: A John Wiley & Sons, Ltd., Publication, 406 p.
8. Elkington, J. (1994). Towards the Sustainable Corporation: Win-Win-Win Business Strategies for Sustainable Development. *California Management Review*, Vol. 36(2), P. 90-102.
9. Elkington, J. (1997). *Cannibals With Forks: The Triple. Bottom Line of 21st Century Business*. Capstone. Oxford, 402 p.
10. Strange, T., Bayley, A. (2008). “Sustainable Development” Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) Press, Paris.
11. Sala, S., Farioli, F., Zamagni, A. (2012). Progress in sustainability science: Lessons learnt from current methodologies for sustainability assessment, *Int. J. Life Cycle Assess*, Vol. 18, P. 1653-1672.

## РЕФЕРАТИ ABSTRACTS

УДК 330.34; JEL Classification: O10

### Кудрявцев В.М. КРИТЕРІЇ ТА ФАКТОРИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

**Мета.** Виявити та згрупувати фактори сталого розвитку транспортного підприємства, що безпосередньо впливають на досягнення конкурентних переваг у соціально-економічній сфері, подолання актуальних викликів зовнішнього та внутрішнього середовища, зменшення потенційних ризиків і сприяють виживанню компанії. **Методика дослідження.** Теоретичною і методологічною основою дослідження є праці провідних вітчизняних і зарубіжних науковців, присвячені розгляду питання сталого розвитку взагалі та підприємств транспорту зокрема. В роботі використано метод аналізу та синтезу, системний підхід, метод узагальнення, метод порівняння, графічний метод. **Результати.** Нами запропоновано та розкрито критерії сталого розвитку транспортного підприємства: конкурентоспроможність, зниження фінансових і нефінансових ризиків, адаптивність (відповідність мінливим соціальним цінностям), прозорість (відкритість компанії на рівні двосторонньої комунікації), відповідальність за весь життєвий цикл основної діяльності, відкритість (партнерські стосунки зі стейкхолдерами), довгостроковість ("довгострокове розуміння часу"), економічна (фінансова) стійкість (безбитковість, збереження платоспроможності та кредитоспроможності), соціальна стійкість (лояльність стейкхолдерів організації), екологічність, соціальна стійкість (лояльність стейкхолдерів організації), екстремальність, соціальна стійкість, економічна стійкість, соціальна стійкість (лояльність стейкхолдерів організації), екологічна стійкість (допустимий вплив на навколишнє середовище), внесок компанії у сталий розвиток суспільства. Виокремлено шість груп чинників, до внутрішніх чинників належать управлінські, виробничі, фінансові та соціально-екологічні, до зовнішніх – прямі та непрямі чинники. **Наукова новизна:** Запропоновано та розширено систему факторів сталого розвитку транспортного підприємства, а саме класифікацію зовнішніх факторів сталого розвитку компанії доповнено новими факторами, що дають змогу визначити основні напрями діяльності підприємства для досягнення цілей сталого розвитку. **Практична значущість:** уточнено класифікацію внутрішніх чинників сталого розвитку, що є основою для розроблення методики інтегральної оцінки сталого розвитку транспортного підприємства.

**Ключові слова:** транспорт, транспортне підприємство, сталий розвиток, фактори сталого розвитку, критерії сталого розвитку.

**UDC 330.34; JEL Classification: O10**

**Kudriavtsev V.M. CRITERIA AND FACTORS OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF A TRANSPORT COMPANY**

**Purpose.** To identify and group the factors of sustainable development of a transport enterprise that directly affect the achievement of competitive advantages in the socio-economic sphere, overcome current challenges of the external and internal environment, reduce potential risks and contribute to the survival of the company.

**Research methodology.** The theoretical and methodological basis of the study is the work of leading domestic and foreign scholars on sustainable development in general and transport enterprises in particular. The study uses the method of analysis and synthesis, systematic approach, method of generalisation, method of comparison, graphical method. **Findings.** We have proposed and disclosed the criteria for sustainable development of a transport enterprise: competitiveness, reduction of financial and non-financial risks, adaptability (compliance with changing social values), transparency (openness of the company at the level of bilateral communication), responsibility for the entire life cycle of the main activity, openness (partnerships with stakeholders), long-term ("long-term understanding of time"), economic (financial) sustainability (break-even, maintaining solvency and creditworthiness), social sustainability (loyalty of the organisation's stakeholders), environmental sustainability, social sustainability (loyalty of the organisation's stakeholders), extremity, social sustainability, economic sustainability, social sustainability (loyalty of the organisation's stakeholders), environmental sustainability (acceptable environmental impact), and the company's contribution to the sustainable development of society. Six groups of factors have been identified; internal factors include managerial, production, financial and socio-ecological, and external factors include direct and indirect factors. **Originality.** The system of factors of sustainable development of a transport enterprise is proposed and expanded, namely, the classification of external factors of sustainable development of the company is supplemented with new factors that allow to determine the main directions of the enterprise's activities to achieve the goals of sustainable development. **Practical value:** the classification of internal factors of sustainable development has been clarified, which is the basis for developing a methodology for integral assessment of sustainable development of a transport enterprise.

**Keywords:** transport, transport enterprise, sustainable development, factors of sustainable development, criteria of sustainable development.

**Відомості про автора / About the Authors**

Кудрявцев В'ячеслав Михайлович – кандидат економічних наук, доцент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри економіки і підприємництва, м. Харків, Україна; e-mail: slavkudr@ukr.net; ORCID ID: [0000-0002-7617-6390](https://orcid.org/0000-0002-7617-6390). Моб. (099) 986-66-75.

Kudriavtsev Vyacheslav – PhD in Economics, Associate Professor, Kharkiv National Automobile and Highway University, Department of Economics and Entrepreneurship, Kharkiv, Ukraine.