

УДК 658:656.2

## КОНЦЕПТУАЛЬНІ АСПЕКТИ ЕКОЛОГО-ЕКОНОМІЧНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ЕКОЛОГІЗАЦІЇ

*Обруч Г. В., д-р екон. наук, доцент,  
Федюк Р. В., аспірант,  
Челомбітько М. Д., аспірант (УкрДУЗТ)*

*Встановлено, що світова екосистема перебуває в стані глибокої екологічної кризи. Виявлено, що значного екологічного збитку завдає транспорт, зумовлюючи викиди в атмосферу і споживаючи природні ресурси. Обмеженість реалізації екоорієнтованих заходів підприємствами залізничного транспорту і не використання останніми потенціалу екологічності даного виду транспортного сполучення обумовило доцільність розгляду напрямів та інструментів економічного управління розвитком підприємств залізничного транспорту з урахуванням принципів екологізації транспортного сектору. Досліджено еволюцію становлення парадигми сталого зростання як на світовому, так і на національному та підприємницькому рівні. На основі ґрунтовного дослідження пропозицій вчених щодо провадження екологічно орієнтованої політики розроблено концепцію еколого-економічного управління розвитком підприємств залізничного транспорту в умовах екологізації економіки, яка визначає мету, цілі, ключові завдання еколого-економічного управління їх діяльністю та етапи впровадження екоорієнтованих заходів.*

*Ключові слова: еколого-економічне управління, управління, розвиток, підприємства залізничного транспорту, екологізація.*

## CONCEPTUAL ASPECTS OF ENVIRONMENTAL AND ECONOMIC MANAGEMENT OF THE DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES IN THE CONDITIONS OF ENVIRONMENT

*Obruch H., Doctor of Economics, Associate Professor,  
Fediuk R. V., postgraduate,  
Chelombitko M. D., postgraduate (USURT)*

*It has been established that the world ecosystem is in a state of deep ecological crisis, which is reflected in climate change, the gradual loss and problem of preserving biodiversity, environmental pollution and the continued use of irrational consumption models. It was found that transport causes significant environmental damage, causing significant emissions into the atmosphere and consuming a significant amount of natural resources. The limited implementation of eco-oriented measures by railway transport enterprises and the latter's failure to use the environmental potential of this type of transport justified the expediency of considering directions and tools of economic management of the development of railway transport enterprises, taking into account the principles of greening of the transport sector. The evolution of the formation of the paradigm of sustainable growth at the global, national, and entrepreneurial levels has been studied. Analyzing the processes of formation and development of global and national initiatives for balanced growth, as well as trends in the*

*economic, social and environmental activities of domestic railway transport enterprises, a significant time gap and improper consideration of global trends and successful practices of ensuring sustainable growth in strategies and programs for achieving balanced development of Ukraine and national economy, including railway transport. On the basis of a thorough study of the proposals of scientists regarding the implementation of an ecologically oriented policy, the concept of ecological and economic management of the development of railway transport enterprises in the conditions of ecologization of the economy was developed, which defines the purpose, goals, key tasks of ecological and economic management of their activities and the stages of the implementation of ecologically oriented measures.*

**Keywords:** *environmental and economic management, management, development, railway transport enterprises, environmentalization.*

### **Постановка проблеми.**

Дослідження процесів, що відбуваються в світовій екосистемі, свідчить про те, що остання перебуває в стані глибокої екологічної кризи, яка знаходить відображення в зміні клімату, поступовій втраті та проблемі збереження біорізноманіття, забрудненні навколишнього середовища і подальшому використанні нераціональних моделей споживання. Поряд з промисловим сектором значного екологічного збитку завдає і транспорт, зумовлюючи суттєві викиди в атмосферу і споживаючи значну кількість природних ресурсів.

Зважаючи на масштабність екологічних проблем глобального характеру набуло впровадження принципів стійкого розвитку і прискорення процесу переходу країн до кліматичної нейтральності. У такому аспекті особливу роль відіграє залізничний транспорт як найбільш екологічний вид транспорту. Україна, підтримуючи екологічний порядок денний, також поступово долучається до глобальних екологічних ініціатив у транспортній сфері. Однак, реалізація таких екоорієнтованих проєктів не набула належного практичного впровадження, що вказує на доцільність розгляду напрямів та інструментів економічного управління розвитком підприємств залізничного транспорту з урахуванням принципів екологізації транспортного сектору.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженню ключових

аспектів формування та реалізації принципів сталого розвитку і безпосередньо екологічної політики, зокрема підприємств залізничного транспорту, присвятили дослідження такі вітчизняні вчені, як В. Дикань, Н. Бутенко, Б. Данилишин, Н. Каличева, М. Корінь, В. Овчиннікова, В. Потапенко, Н. Салатюк, І. Токмакова, І. Хвостіна, Г. Чумак та ін. [1-12]. Однак, зважаючи на нові загрози сталому розвитку підприємств залізничного транспорту і відсутність дієвого інструментарію управління їх зростанням з урахування екологічних факторів виникає потреба в формуванні концептуального підходу до еколого-економічного управління розвитком підприємств залізничної галузі.

**Метою статті** є дослідження еволюції становлення парадигми сталого зростання і розроблення концепції еколого-економічного управління розвитком підприємств залізничного транспорту в умовах екологізації економіки.

### **Виклад основного матеріалу.**

Протягом останніх десятиліть гостра дискусія точиться навколо питання взаємопов'язаності економічних, екологічних та соціальних параметрів розвитку як підприємств, так і соціально-економічних систем інших рівнів. Загалом концепція сталого розвитку пройшла тривалий шлях її еволюції. Так, ще у 20-50-х рр. ХХ ст. розглядалися окремі аспекти сталого розвитку, пов'язані із захистом навколишнього середовища та

трудових прав в країнах.

Надалі у 60-70 рр. ХХ ст. ініціатива сталого розвитку набула більшого поширення завдяки проведенню активних досліджень у напрямі екологічної та соціальної відповідальності і безпосередньо формування глобальних програм, зорієнтованих на забезпечення виходу з екологічної та соціальної криз. Ці питання стали в центрі уваги ООН, зокрема результатом Конференції з проблем навколишнього середовища ООН (Стокгольм, 1972 р.) стала Декларація Конференції ООН з проблем навколишнього середовища, що була визнана першим глобальним кроком до закріплення принципів сталого розвитку. Почали створюватися й інституції, відповідальні за підтримки вирішення екологічних проблем. Однією з ключових організацій стала Програма ООН з навколишнього середовища, яка і сьогодні є координаційним органом у цій сфері. Почали створюватися подібні структури і на національному рівні – у формі міністерств і відомств, відповідальних за екологічну політику і навколишнє середовище.

У 80-90 рр. ХХ ст. процеси розроблення національних стратегій і програм сталого розвитку активізувалися. Для вказаного періоду характерними були активні інституційні зміни. На світовому рівні створено Міжнародну комісію з навколишнього середовища і розвитку (1984-1987 рр.), завдяки роботі якої було підготовлено доповіді «Наше спільне майбутнє», що і визначала тісний взаємозв'язок соціальних, екологічних та економічних критеріїв сталого розвитку і необхідність урахування потреб майбутніх поколінь. У 1992 р. було створено Комісію ООН зі сталого розвитку і розроблення та схвалення Декларації Ріо-де-Жанейро щодо навколишнього середовища і розвитку, у межах якої сформовано підхід і принципи збереження навколишнього середовища і забезпечення сталого розвитку. Ці положення лягли в основу

національних програм, у т. ч. Великобританії, Бельгії, Фінляндії, Швейцарії.

В Україні в 1991 р. затверджено Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища» і створено міністерство, відповідальне за дані процеси. У 1999 р. прийнята Концепція сталого розвитку населених пунктів, а також укладені угоди про поглиблення співпраці України з іншими державами в екологічній сфері. Незважаючи на прийняття таких важливих ініціатив, рівень матеріало- та енергомісткості виробництва залишався високим. Щодо залізничного транспорту, то в цей період було затверджено Державну програму електрифікації залізниць на період 1994-2004 рр., реалізація якої мала посприяти зниженню витрат матеріалів, переходу на електровозну тягу і, як результат, зниженню викидів шкідливих речовин в атмосферу. Слід вказати і на прийняття Закону України «Про залізничний транспорт», що визначив основні засади функціонування підприємств галузі.

Наступний період 2000-2009 рр. став кроком до удосконалення системи сталого розвитку соціально-економічних систем. На цьому етапі створювалися міжнародні стандарти соціальної та екологічної відповідальності бізнесу, затверджувалися національні стратегії і програми сталого розвитку. Серед найбільш ключових подій слід відзначити прийняття у 2000 р. Декларації тисячоліття ООН і стратегії сталого використання ресурсів ЄС.

Гармонізація національного законодавства до загальноприйнятих норм у сфері екологічної та соціальної політики здійснювалася і в Україні. У цей час було затверджено Закони України «Про екологічний аудит», «Про екологічну мережу України», Програму використання відходів виробництва і споживання на період до 2005 р., Комплексну програму реалізації на національному рівні рішень,

прийнятих на Всесвітньому саміті зі сталого розвитку, на 2003-2015 рр. тощо. Були і спроби затвердити концепцію сталого зростання України, зокрема у 2001 та 2004 рр., але вони виявилися невдалими. Стабілізація фінансово-економічного стану підприємств залізничного транспорту дозволила реалізувати певні соціальні та екологічні ініціативи, зокрема в рамках реалізації Державної програми реформування залізничного транспорту і Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 р. Такі зміни були пов'язані з покращенням сервісу для пасажирів, оновленням пасажирського рухомого складу, впровадженням швидкісного руху поїздів, пільгового тарифу на перевезення дітей залізничним транспортом, подальшою модернізацією і електрифікацією мережі, впровадження технологій енерго- та ресурсозбереження.

Однак, світова фінансова криза призупинила вище зазначені позитивні процеси. Соціальні та екологічні витрати підприємств залізничного транспорту знизилися. Скорочувався робочий час і рівень оплати праці, зменшувалися видатки на відпустки, скорочувалися надбавки і доплати, погіршувалася безпека на залізничному транспорті і почастішали надзвичайні події.

Надалі протягом 2010-2015 рр. взято вектор на інтелектуалізацію, екологізацію та соціальну інклюзивність економічного зростання країн у рамках Стратегії сталого розвитку ЄС «Європа 2020». Це відобразилося і програмах сталого розвитку окремих країн-учасниць ЄС. Україною на цьому етапі було реалізовано фрагментарні зміни в рамках співпраці з країнами ЄС. Зокрема було затверджено Стратегію державної екологічної політики України на період до 2020 р. і відповідно Національний план дій з охорони навколишнього природного середовища на 2011-2015 рр. У соціальній сфері такі законодавчі ініціативи: «Про зайнятість населення», «Про соціальний

діалог в Україні» тощо. Поряд з цим залишалися не вирішеними питання відсутності комплексної стратегії сталого розвитку і плану заходів щодо її реалізації, скорочення розриву між Україною і розвиненими країнами в напрямі досягнення даних цілей.

Для підприємств залізничного транспорту цей період виявився складним, оскільки після світової кризи 2008 р. національній економіці виявилось складно стабілізувати економічний стан. Негативні загальноекономічні тенденції впливали і на роботу підприємств залізничного транспорту. Ускладнювало ситуацію і те, що заплановані реформи практично втілювалися надзвичайно повільно і фактично розпочалися з законодавчої ініціативи 2012 р., а саме прийняття Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування». У 2014 р. відбулося формування ПАТ «Українська залізниця» і реалізація важливих організаційних та фінансово-економічних змін. Щодо соціальної та екологічної політики, то провадилася політика підтримки досягнутого прогресу.

Починаючи з 2016 р. глобальна концепція сталого розвитку набула нових трансформацій на засадах адаптації до цифрових змін і використання потенціалу тісної співпраці в соціальній та екологічній сферах. Змінилися і національні стратегії та програми сталого розвитку країн, а також відбулося поглиблення партнерства держав. Затвердження глобальних цілей сталого розвитку відбулося на сесії Генеральної Асамблеї ООН шляхом прийняття Порядку денного розвитку до 2030 р.

Еволюцію концепції сталого розвитку за даний період подано на рис. 1.

У 2023 р. до рейтингу п'ятнадцяти найбільш екологічних країн світу ввійшли Данія, Швеція, Фінляндія, Норвегія, Австрія, Швейцарія, Нідерланди, Естонія, Люксембург, Велика Британія, Франція,

Латвія тощо. Зокрема Данія досягла лідерства за рахунок розвитку вітроенергетики. Оскільки уже у 2019 р. енергія вітру забезпечила 50 % потреб країни, а у 2023 р. – близько 60 %. Окрім того, в країні активно впроваджують екологічні методи ведення сільського господарства. Данія планує скоротити викиди на 70 % до 2030 р. У свою чергу, Швеція планує повністю перейти на зелену енергію до 2040 р. і вже сьогодні її енергетична інфраструктура значно

декарбонізована: вітрова та гідроенергія забезпечують 60 % потреб Швеції в енергії. Також в країні активно розвивають екологічні види транспорту. Фінляндія планує досягти кліматичної нейтральності до 2035 року і спрямовує значні інвестиції у вітрову та сонячну генерацію. Фінляндія також запроваджує сталі методи управління лісами, що вкривають понад 73 % її території, а також водними ресурсами [13].



Рис. 1. Глобальні ініціативи у сфері сталого розвитку і їх відображення в національних стратегіях і програмах (сформовано авторами)

Щодо України, то на сьогодні державою здійснюється реалізація стратегічного підходу до сталого розвитку та впровадження окремих цифрових елементів в цьому напрямі. Стратегічні орієнтири окреслено в Стратегії сталого розвитку «Україна 2020». Указом

Президента України, датованого вереснем 2019 р., закріплено важливість дотримання глобальних цілей сталого розвитку до 2030 р. Також, схвалено і стратегію реалізації державної екологічної політики на вказаний період, основні інструменти якої наведено на рис. 2.

<b>Основні інструменти реалізації державної екологічної політики України</b>	
→	міжсекторальне партнерство та залучення зацікавлених сторін
→	інформування та комунікація
→	державне регулювання у сфері охорони навколишнього природного середовища
→	стратегічна екологічна оцінка та оцінка впливу на довкілля
→	системи екологічного управління, екологічний аудит, екологічна сертифікація та маркування продукції
→	екологічний облік
→	технічне регулювання та облік у сфері охорони навколишнього природного середовища, природокористування та забезпечення екологічної безпеки
→	законодавство України у сфері охорони навколишнього природного середовища, яке адаптоване до законодавства Європейського Союзу
→	освіта в інтересах збалансованого (сталого) розвитку
→	економічні та фінансові механізми, зокрема екологічна модернізація промислових підприємств шляхом зниження ставки екологічного податку або у формі фіксованої річної суми компенсації
→	комплексний моніторинг стану навколишнього природного середовища і нагляд (контроль) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів
→	міжнародне співробітництво у сфері охорони навколишнього природного середовища та забезпечення екологічної безпеки

*Рис. 2. Основні інструменти реалізації державної екологічної політики України [14]*

Підприємства залізничного транспорту на сьогодні здійснюють свою діяльність згідно Стратегію розвитку залізничного транспорту на період 2019-2023 рр. Незважаючи на наявність такого стратегічного документу, впровадження прогресивних змін є складним та повільним процесом. Нині підприємства галузі функціонують в умовах системної кризи, пов'язаною із зниженням обсягів роботи, критичним станом основних фондів, втратою кадрового ресурсу тощо. Ускладнює ситуацію і втрата власних потужностей, розміщених на невідконтрольній країні території. Серед фактично втрачених підприємств є і стратегічно значущі для галузі виробничо-

ремонтні об'єкти. Наразі ситуація набула ще більшого загострення, оскільки страждає від ударів та руйнування залізнична інфраструктура на всій території країни. Соціальні та екологічні заходи реалізуються, але мають обмежений характер.

Аналізуючи процеси становлення і розвитку глобальної та національної ініціатив збалансованого зростання, а також тенденції економічної, соціальної та екологічної діяльності вітчизняних підприємств залізничного транспорту, слід вказати на суттєвий часовий розрив і неналежне врахування глобальних трендів і успішної практики забезпечення сталого зростання в стратегіях і програмах

досягнення збалансованого розвитку як України загалом, так і галузей національної економіки, у т. ч. залізничного транспорту. Тому так важливо на сьогодні сформуванню концептуальний базис для еколого-економічного управління розвитку підприємств залізничного транспорту.

Неодноразово вчені та галузеві експерти-практики відзначали доцільність впровадження засад еколого-економічного управління на підприємствах залізничного транспорту. Як результат, наразі сформувався значний спектр інструментів еколого-економічного управління. Так, серед ключових економічних інструментів екологічного управління автором наукової праці [8] виділено: податки; субсидії; кредитування; платежі за забруднення; цінові інструменти; продаж прав на викиди; продаж екологічних квот і дозволів на певну діяльність; екологічне страхування. При цьому виділено прямі та непрямі методи екологічного регулювання: встановлення економічних обмежень на господарську діяльність; створення систем екологічної сертифікації; ліцензування господарської та іншої діяльності з точки зору її впливу на навколишнє середовище; комплексна еколого-економічна експертиза діяльності, продуктів і послуг. Ефективність екологічного управління на підприємстві залежить від розвиненості економічного механізму природокористування, який має такі складові: плата за спеціальне використання природних ресурсів; плата за забруднення навколишнього природного середовища та інші види шкідливого впливу підприємства на довкілля; система фінансування і кредитування природоохоронних заходів; екологізація податкової і цінової політики; підтримка розвитку екоіндустрії [8].

У роботі [12] сформовано концептуальний підхід до управління еколого-економічним розвитком підприємства, яка визначає об'єкт, предмет, мету, принципи, методи

реалізації засад еколого-економічного управління на прикладі промислового підприємства. При цьому визначено, що концепція управління еколого-економічним розвитком промислового підприємства передбачає використання природних та економічних ресурсів підприємства для забезпечення якісних змін на основі моніторингу та мотивації персоналу до ощадливого еколого-економічного господарювання.

Значна дискусія точиться навколо питання забезпечення гармонізації інноваційного розвитку підприємства і врахування екологічних аспектів у його діяльності. Так, вчені наполягають на існуванні складних і суперечливих взаємовідносин між інтенсивністю інноваційного розвитку промислового виробництва та екологічною ситуацією. З одного боку, саме активне протікання інноваційних процесів суттєво загострює екологічні проблеми суспільства, оскільки використання сучасних технологій через зростання промислового споживання ресурсів, збільшення відходів виробництва і викидів прискорюють екологічну кризу. Водночас тільки інноваційний розвиток може надати певні можливості щодо гармонізації відносин між людством і природою на засадах впровадження рециклічних (безвідходних) і ощадних технологій, а також забезпечити скорочення шкідливих викидів, обмежити використання рідкісних і непоновлюваних ресурсів [12]. Б. Данілішин і В. Чіжова [3] наполягають на нагальній необхідності формування нової інноваційної політики, орієнтованої на формування складного комплексу стратегічних цілей розвитку, складовими забезпечення високої якості зростання; ресурсозбереження; економічна ефективність виробництва; розширення випуску суспільно корисної та конкурентоспроможної продукції [3].

В. Потапенко зазначає, що підприємство обов'язково має обов'язково приділяти увагу екологічному моніторингу та аудиту, а саме здійснювати

аудитну перевірку системи управління еколого-економічного розвитку за такими ознаками: відповідність системи вимогам міжнародних стандартів; повнота організаційно-методичного забезпечення управлінських функцій; відповідність заявленій екологічній політиці та екологічним пріоритетам усталеного розвитку тощо. Програма екологічного аудиту системи екологічного менеджменту має бути заснована на екологічній діяльності підприємства та результатах попередніх аудитів [7].

Розглядаються вченими і питання еколого-економічного розвитку постраждалих територій. Зокрема О. Суздалевою запропоновано підхід, спрямований на забезпечення задоволення потреб збалансованого економічного розвитку території в природних ресурсах на основі екологічно орієнтованих структурної перебудови економіки і розміщення продуктивних сил, а також раціонального використання природних ресурсів при збереженні унікальної екосистеми відповідно до принципів сталого розвитку. Для кожної з постраждалих територій необхідно розглядати наступні варіанти сценарних умов: перший – пріоритети розвитку віддаються вирішенню екологічних проблем за рахунок заборони розвитку галузей, що використовують природні ресурси, які надають найвідчутнішу негативну дію на оточуюче середовище, і відповідного перерозподілу інвестиційних ресурсів; другий – передбачається менш жорстке обмеження економічного розвитку, але і менш радикальне вирішення екологічних проблем в майбутньому десятиріччі; третій – передбачаються найвищі темпи розвитку економіки і її основної складової – промисловості із здійсненням структурних змін, які сприяють вирішенню екологічних проблем, при обмежених обсягах заходів, які направлені винятково на скорочення негативного навантаження на оточуюче середовище [9].

Визначають вчені і доцільність застосування екологічного маркетингу. Зокрема авторами наукової праці [2] відзначено, що концепція екологічного маркетингу, яка полягає в орієнтації виробництва і збуту на задоволення екологічно-орієнтованих потреб і запитів споживачів, створення і стимулювання попиту на екологічні товари (вироби чи послуги) – економічно ефективні і екологічно безпечні у виробництві і споживанні з урахуванням різноспрямованих інтересів суб'єктів ринку. Відповідно до концепції екологічного маркетингу усі аспекти господарської діяльності сучасного підприємства повинні плануватися і здійснюватися з урахуванням потреб і вимог ринку (у тому числі екологічних) та ґрунтуватися на принципах екологічної безпеки. Екологічний маркетинг орієнтується на нові екологічні потреби, що виникають в результаті екологічної кризи чи погіршення якості навколишнього середовища. Саме екологічні потреби споживачів є основним об'єктом уваги виробників екологічно чистих і екологічно безпечних товарів та послуг. Через задоволення екологічних потреб споживачів виробники реалізують свою кінцеву мету – одержання прибутку, а кінцевою метою споживачів є поліпшення якості життя. При цьому вченими екологічний маркетинг розглядається як вид діяльності підприємства, спрямований на виявлення та задоволення екологічних потреб окремих споживачів та суспільства в цілому більш ефективним ніж конкуренти методами, в результаті якого забезпечується конкурентоспроможність і прибутковість підприємства.

Вказує на доцільність застосування екологічного маркетингу в процесі еколого-економічного управління розвитком підприємств і І. Хвостіна та Г. Зелінська. Зокрема загальною метою екологічного маркетингу вченими визначено забезпечення довгострокового



добробуту суспільства з економічних, соціальних і екологічних позицій на основі підприємницької діяльності суб'єктів господарювання. Основною метою його на рівні суб'єкта господарювання є виявлення незадоволеного попиту в екологічно чистих умовах довкілля, екологічно чистих товарах, техніці та технологіях з метою орієнтування виробництва на задоволення екологічних потреб, тобто забезпечення розроблення, випускання і реалізації екологічних товарів, на які на ринку існує попит; на регіональному та державному рівнях – створення таких економічних умов для суб'єктів господарювання, при яких вони будуть зацікавлені в модернізації технологій виробництва і будуть прагнути раціонально використовувати, зберігати та відновлювати природно-ресурсний потенціал регіону (або компенсувати суспільству шкоду, яка завдається) [11].

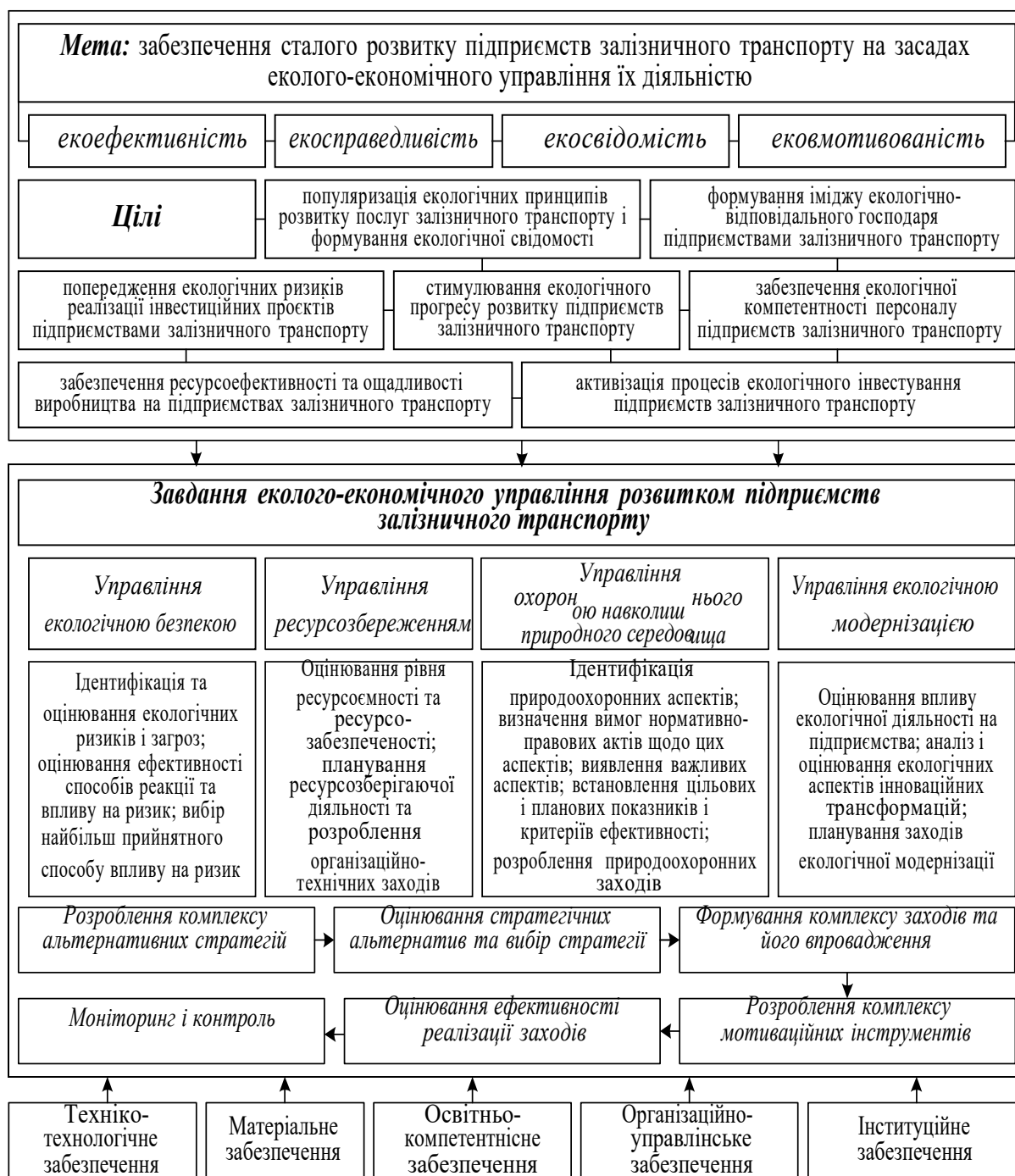
Розглядають науковці і становлення та розвиток екологічного маркетингу у діяльності учасників партнерських відносин в корпоративному секторі. Екологічні чинники в системі партнерських відносин в корпоративному секторі можуть виникати на таких рівнях: дотримання екологічних вимог учасниками корпоративних відносин на рівні добувних галузей; визначення учасниками корпоративних відносин екологічних переваг на ринку споживчих товарів; дотримання учасниками корпоративних відносин екологічних вимог на рівні переробних галузей; дотримання учасниками корпоративних відносин екологічних вимог на рівні логістичних систем; дотримання учасниками корпоративних відносин екологічних вимог на рівні утилізації продукту та упаковки. Включення екологічних параметрів в пріоритет діяльності всіх учасників партнерських

відносин дозволить реалізувати концепцію сталого розвитку на основі впровадження підприємствами поліпшеної системи ресурсозабезпечення виробничої діяльності, що діє в рамках встановлених еколого-економічних імперативів в процесі державного регулювання [2].

Отже, ґрунтуючись на розглянутих наукових напрацюваннях і зважаючи на специфіку діяльності підприємств залізничного транспорту слід сформулювати концепцію еколого-економічного управління розвитком підприємств галузі, яка визначає мету, цілі, ключові завдання еколого-економічного управління їх діяльністю та етапи впровадження екоорієнтованих заходів (рис. 3).

Метою даної концепції визначено забезпечення сталого розвитку підприємств залізничного транспорту на засадах еколого-економічного управління їх діяльністю, а саме шляхом врахування принципів екоефективності, екосправедливості, екоосвідомості та екомотивованості. Серед ключових цілей слід зосередити увагу на популяризації екологічних принципів розвитку послуг залізничного транспорту і формуванні екологічної свідомості, формуванні іміджу екологічно-відповідального господаря підприємствами галузі, попередженні екологічних ризиків реалізації інвестиційних проєктів, стимулюванні екологічних прогресивних змін, забезпеченні екологічної компетентності персоналу, забезпеченні ресурсоефективності та ощадливості виробництва, активізації процесів екологічного інвестування підприємств залізничного транспорту.

Завдання еколого-економічного управління розвитком підприємств залізничного транспорту включають управління екологічною безпекою, ресурсозбереженням та екологічною модернізацією.



*Рис. 3. Концепція еколого-економічного управління розвитком підприємств залізничного транспорту (розробка авторів)*

Здійснювати еколого-економічне управління розвитком підприємств залізничного транспорту заплановано поетапно:

- 1) розроблення комплексу альтернативних стратегій;
- 2) оцінювання стратегічних альтернатив та вибір стратегії;

3) формування комплексу заходів та його впровадження;

4) розроблення комплексу мотиваційних інструментів;

5) оцінювання ефективності реалізації заходів;

6) моніторинг і контроль.

Отже, дослідження еволюції

становлення та подальшої трансформації парадигми сталого розвитку дозволило встановити, що на сьогодні поряд з економічними перевагами суб'єктам підприємництва слід звертати увагу і на соціальні та екологічні аспекти ведення бізнесу. Вивчення теоретичних підходів та інструментів реалізації еколого-економічного управління надало змогу сформулювати концепцію еколого-економічного управління розвитком підприємств галузі, яка визначає мету, цілі, ключові завдання еколого-економічного управління їх діяльністю та етапи впровадження екоорієнтованих заходів. Особливістю останньої є те, що в її основу покладено такі принципи господарювання як екоефективність, екосправедливість, екосвідомість та екомотивованість. Практичне впровадження даної концепції дозволить досягти суттєвого екологічного прогресу підприємств залізничного транспорту і забезпечити нарощення екологічної вартості їх бізнесу.

**Висновки.** Встановлено, що світова екосистема перебуває в стані глибокої екологічної кризи, яка знаходить відображення в зміні клімату, поступовій втраті та проблемі збереження біорізноманіття, забрудненні навколишнього середовища і подальшому використанні нераціональних моделей споживання. Виявлено, що значного екологічного збитку завдає транспорт, зумовлюючи суттєві викиди в атмосферу і споживаючи значну кількість природних ресурсів. Обмеженість реалізації екоорієнтованих заходів підприємствами залізничного транспорту і не використання останніми потенціалу екологічності даного виду транспортного сполучення обґрунтувало доцільність розгляду напрямів та інструментів економічного управління розвитком підприємств залізничного транспорту з урахуванням принципів екологізації транспортного сектору. Досліджено еволюцію становлення парадигми сталого

зростання як на світовому, так і національному та підприємницькому рівні. На основі ґрунтовного дослідження пропозицій вчених щодо впровадження екологічно орієнтованої політики розроблено концепцію еколого-економічного управління розвитком підприємств залізничного транспорту в умовах екологізації економіки, яка визначає мету, цілі, ключові завдання еколого-економічного управління їх діяльністю та етапи впровадження екоорієнтованих заходів.

### ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1 Dykan V., Obruch H., Dmytriiev I. Conceptual provisions for ensuring balanced development of railway transport enterprises under the conditions of implementation of digital changes in the industry. *Innovative development of the road and transport complex: problems and prospects: monograph* / Ia. Levchenko, I. Dmytriiev and others. Kharkiv: PC TECHNOLOGY CENTER, 2023. P. 139-157.
- 2 Бутенко Н., Панькова К. Еколого-економічне управління партнерськими мережами в контексті впровадження концепції сталого розвитку національної економіки. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Серія: Економіка*. 2014. № 9 (162). С. 102-107.
- 3 Данилишин Б., Чіжова В. Науково-інноваційне забезпечення стійкого економічного розвитку України. *Економіка України*. 2004. № 3. С. 4–11.
- 4 Каличева Н. Є., Абрамчук В. С., Лобанова Є. В. Інформаційні технології як чинник забезпечення сталого розвитку складського господарства підприємства. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2022. Вип. 4. С. 15-26.
- 5 Корінь М. В. Теоретико-методологічні аспекти розвитку інфраструктури залізничного транспорту в

умовах транскордонного співробітництва : дис. ... д-р екон. наук: 08.00.03. Харків, 2019. 524 с.

6 Овчиннікова В. О. Теоретико-методологічні аспекти стратегічного управління розвитком залізничного транспорту України : дис. ... д-р екон. наук: 08.00.03. Харків, 2018. 517 с.

7 Потапенко В. Г. Стратегічні пріоритети безпечного розвитку України на засадах зеленої економіки: монографія / за наук. ред. д.е.н., проф. Є. В. Хлобистова. Київ: НІСД, 2012. 360 с.

8 Салатюк Н. М. Екологічне управління як складова системного підходу до управління підприємством. *Управління сучасним підприємством* : матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції. К. : НУХТ, 2012. URL: <https://dspace.nuft.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/5331/1/9.pdf> (дата звернення: 25.12.2023).

9 Суздаєва О. С. Еколого-економічний аспект відновлення та реінтеграції деокупованих та постраждалих від конфлікту територій. *Менеджер*. 2018. № 1 (78). С. 81-88.

10 Токмакова І. В. Забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту України : монографія. Х.: УкрДУЗТ, 2015. 403 с.

11 Хвостіна І. М., Зелінська Г. О. Концептуальні аспекти еколого-економічного аналізу. *Вісник Хмельницького національного університету. Серія: Економічні науки*. 2014. № 5. Т. 2. С. 115-119.

12 Чумак Г. М. Управління еколого-економічним розвитком промислових підприємств: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04. Харків, 2021. 338 с.

13 ТОП-15 найбільш екологічних країн світу. *ecopolitic.com.ua* : веб-сайт. URL : <https://ecopolitic.com.ua/ua/news/top-15-najbilsh-ekologichnih-krain-svitu/> (дата звернення: 30.12.2023).

14 Про Основні засади (стратегію)

державної екологічної політики України на період до 2030 року: Закон України від 28.02.2019 р. № 2697-VIII. *Законодавство України* : веб-сайт. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2697-19#Text> (дата звернення: 30.12.2023).

## REFERENCES

1 Dykan V., Obruch H., Dmytriiev I. Conceptual provisions for ensuring balanced development of railway transport enterprises under the conditions of implementation of digital changes in the industry. *Innovative development of the road and transport complex: problems and prospects*: monograph / Ia. Levchenko, I. Dmytriiev and others. Kharkiv: PC TECHNOLOGY CENTER, 2023. P. 139-157.

2 Butenko N., Pankova K. (2014) Ekoloho-ekonomichne upravlinnia partnerskymy merezhamy v konteksti uprovozhdzhennia kontseptsii staloho rozvytku natsionalnoi ekonomiky [Ecological and economic management of partner networks in the context of implementation of the concept of sustainable development of the national economy]. *Bulletin of Taras Shevchenko Kyiv National University. Series: Economy*. № 9 (162). P. 102-107.

3 Danylyshyn B., Chizhova V. (2004) Naukovo-innovatsiine zabezpechennia stiikoho ekonomichnoho rozvytku Ukrainy [Scientific and innovative provision of sustainable economic development of Ukraine]. *Economy of Ukraine*. № 3. P. 4-11.

4 Kalycheva N. Ye., Abramchuk V. S., Lobanova Ye. V. (2022) Informatsiini tekhnolohii yak chynnyk zabezpechennia staloho rozvytku skladskoho hospodarstva pidpriemstva [Information technology as a factor in ensuring the sustainable development of the enterprise's warehouse economy]. *Development of transport management and management methods*. № 4. P. 15-26.

5 Korin M. V. (2019) -Theoretical and methodological bases of ensuring the competitiveness of railway transport

enterprises in the conditions of transformation the business environment, Doctor's Thesis, Economy and national economy management, Ukrainian State University of Railway Transport, Kharkiv, Ukraine.

6 Ovchynnikova V. O. (2018) –Theoretical and methodological aspects of strategic management of railway transport development in Ukraine, Doctor's Thesis, Economy and national economy management, Ukrainian State University of Railway Transport, Kharkiv, Ukraine.

7 Potapenko V. H. (2012) Stratehichni priorytety bezpechnoho rozvytku Ukrainy na zasadakh zelenoi ekonomiky [Strategic priorities for the safe development of Ukraine on the basis of the green economy]. Kyiv: NISD. (in Ukrainian).

8 Salatiuk N. M. (2012) Ekolohichne upravlinnia yak skladova systemnoho pidkholu do upravlinnia pidpriemstvom [Environmental management as a component of the system approach to enterprise management]. *Management of a modern enterprise*. URL: <https://dspace.nuft.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/5331/1/9.pdf> (last accessed: 25.12.2023).

9 Suzdaliyeva O. S. (2018) Ekoloho-ekonomichni aspekt vidnovlennia ta reintehratsii deokupovanykh ta postrazhdalykh vid konfliktu terytorii [Ecological and economic aspects of restoration and reintegration of de-occupied

and conflict-affected territories]. *Manager*. № 1 (78). P. 81-88.

10 Tokmakova, I.V. (2015) Zabezpechennia harmonijnoho rozvytku zaliznychnoho transportu Ukrainy [Ensuring the harmonious development of railway transport in Ukraine], Kharkiv: USURT. (in Ukrainian).

11 Khvostina I. M., Zelinska H. O. (2014) Kontseptualni aspekty ekoloho-ekonomichnoho analizu [Conceptual aspects of ecological and economic analysis]. *Bulletin of the Khmelnytskyi National University. Series: Economic Sciences*. № 5.2. P. 115-119.

12 Chumak H. M. (2021) –Management of ecological and economic development of industrial enterprises, PhD Thesis, Economics and enterprise management (by types of economic activity), Kharkiv, Ukraine.

13 *ecopolitic.com.ua* : website. TOP-15 most ecological countries of the world. URL: <https://ecopolitic.com.ua/ua/news/top-15-najbilsh-ekologichnih-krain-svitu/> (last accessed: 30.12.2023).

14 *zakon.rada.gov.ua* : website. Law of Ukraine –On the Basic Principles (Strategy) of the State Environmental Policy of Ukraine for the Period Until 2030. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2697-19#Text> (last accessed: 30.12.2023).