

УДК 330.34:656.07

О. Г. Парфентьева,

к. е. н., доцент, доцент кафедри економіки, Національний транспортний університет

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-5946-9490>

DOI: 10.32702/2306-6792.2024.8.58

ФІНАНСОВА СУТТЄВІСТЬ І СТАЛИЙ РОЗВИТОК: ОСОБЛИВОСТІ КОМПАНІЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО СЕКТОРУ ЕКОНОМІКИ

O. Parfentieva,

PhD in Economics, Associate Professor,

Associate Professor of the Department of Economy, National Transport University

FINANCIAL ESSENCE AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT: FEATURES OF COMPANIES IN THE TRANSPORT AND LOGISTICS SECTOR OF THE ECONOMY

Мета статті полягає у систематизації ESG метрик та визначенні особливостей подання нефінансових даних компаніями транспортно-логістичного сектору економіки. Враховуючи важливість інформування суспільства про стан розв'язання проблем навколишнього середовища, соціальної сфери та управління з урахуванням специфіки галузевої економічної діяльності було узагальнено погляди дослідників на необхідність урахування галузевих особливостей при визначенні критеріїв та значення ESG. В результаті дослідження було встановлено, що розкриття якісної та кількісної ESG інформації про економічну діяльність широко визнано важливим показником стійкості компанії, проте остаточної стандартизації цього розкриття ще не відбулося та тільки у початковому стані перебуває розробка стандартів, які урахують специфіку галузей. Було проаналізовано наявні метрики сталого розвитку та виділено з них загальні та відмінні за видами транспорту та видами діяльності в транспортно-логістичному секторі економіки. В статті зазначається, що модальна диференціація сприятиме запровадженню ESG практик у виробничих та інвестиційних процесах транспортно-логістичних компаній і у підсумку забезпечить довготривале інклюзивне економічне зростання галузі.

The purpose of the article is to systematize ESG metrics and determine the features of non-financial data submission by companies in the transport and logistics sector of the economy. Taking into account the importance of informing society about the state of solving problems of the environment, social sphere and management, taking into account the specifics of sectoral economic activity, the views of researchers on the need to take into account sectoral specificities when determining the criteria and value of ESG were summarized. As a result of the study, it was established that the disclosure of qualitative and quantitative ESG information about economic activity is widely recognized as an important indicator of the company's sustainability, however, the final standardization of this disclosure has not yet taken place, and the development of standards that take into account the specifics of industries is only in its initial state. The existing metrics of sustainable development were analyzed and common and different types of transport and activities in the transport and logistics sector of the economy were selected from them. The article states that modal differentiation will prevent the introduction of ESG practices in the production and investment processes of transport and logistics companies and ultimately ensure long-term inclusive economic growth of the industry. The study allows us to conclude that the modal differentiation of the developed standards takes into account the peculiarities of the functioning of socio-economic systems of various types of transport, accordingly, compliance with the given recommendations will allow to level out particularly acute manifestations of negative environmental, social and ethical consequences and unethical behavior of companies, and therefore will prevent the introduction of ESG practices in production and investment processes of

transport and logistics companies and will ultimately ensure long-term inclusive economic growth of the industry. So, as evidenced by empirical studies, the lack of a single standard and list of ESG indicators is recognized as the main obstacle on the way to ESG transformation for many transport and logistics companies.

Ключові слова: сталий розвиток, фінансова суттєвість, ESG, транспортно-логістичні компанії, стандарти, довготривале зростання, інклюзія, економічне зростання.

Key words: sustainable development, financial materiality, ESG, transport and logistics companies, standards, long-term growth, inclusion, economic growth.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Сучасна економічна діяльність суттєво впливає на суспільство. Наслідки господарювання виходять далеко за межі фінансових показників, відображених у фінансовій звітності. Економічна діяльність впливає на навколишнє природне середовище, добробут і здоров'я окремих людей і соціальних груп, перевіряється на дотримання етики та оцінюється з позицій прозорості. Суб'єкти господарювання стають відповідальними перед власниками, інвесторами, споживачами, суспільством та іншими стейкхолдерами, публічно демонструючи усвідомлення своєї відповідальності за екологічні, соціальні та етичні наслідки та інформуючи про заходи, які здійснюються на підтвердження відповідальної поведінки.

Як наслідок, проблемам навколишнього середовища, соціальної сфери та управління (ESG) приділяється більше уваги з боку менеджменту компаній, і це явище з більшою або меншою інтенсивністю активно поширюється у світі. За допомогою екологічних критеріїв оцінюється, як компанія покращує навколишнє середовище та чи має вона відповідну політику щодо зміни клімату. Соціальні критерії зосереджені на тому, які та яким чином компанія формує та підтримує зв'язки з працівниками, споживачами, постачальниками та спільнотами, серед яких здійснює економічну діяльність. Управління (урядування) пов'язане з менеджментом компанії, сертифікацією економічної діяльності, незалежним аудитом, системами контролю, антикорупційними механізмами.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ

Зважаючи на зазначені процеси, Рада зі стандартів бухгалтерського обліку сталого розвитку (Sustainability Accounting Standards Board, SASB) розробила стандарти фінансової суттєвості ESG. Guillot J., Hales J. згадують про "фінансову суттєвість" як про керівний принцип роботи SASB, наголошуючи, що стандарти роблять розкриття фінансово суттєвої інформації у сфері сталого розвитку більш корисним для прийняття рішень, підвищуючи ступінь на-

дійності, узгодженості в часі та порівнянності між аналогами (Guillot J., Hales J., 2021 [2]).

Сучасні дослідники звертають увагу, що критерії та значення ESG значною мірою залежить від галузі і навіть, можуть бути неважливим у деяких галузях (Khan A., et al., 2012 [3]), а також виявляють наявність різного ступеню зв'язку у розкритті ESG та фінансової суттєвості за сферами економічної діяльності (Williams Z.C., 2022 [8]. Результати інтегрованого аналізу електронних документів, у тому числі SASB, що базується на ціннісній релевантності інформації та принципі фінансової суттєвості, засвідчують, що ідентифікована інформація про ціни акцій є чутливою до компонентів розкриття ESG та вказує на те, що галузева суттєвість повинна враховуватися у звітах про сталий розвиток (Schiehl E., Kolahgar S., 2021 [7]. Також отримані дані свідчать про те, що оскільки розкриття ESG залежить від галузі, зацікавлені сторони присвоюють неоднакову вагу розкриттю ESG залежно від виду основної діяльності компанії, тобто залежно від ступеню (високого або низького) впливу на галузь.

ВИДІЛЕННЯ НЕВИРІШЕНИХ РАНІШЕ ЧАСТИН ЗАГАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ

Розкриття якісної та кількісної ESG інформації про економічну діяльність широко визнано важливим показником стійкості компанії, проте остаточної стандартизації цього розкриття ще не відбулося. Рейтингові агентства публікують індекси ESG ефективності, які базуються на різних підходах, і тільки починають розробляти стандарти, які ураховують специфіку галузей.

ФОРМУЛЮВАННЯ МЕТИ СТАТТІ (ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ)

Враховуючи важливість інформування суспільства про стан розв'язання проблем навколишнього середовища, соціальної сфери та управління з урахуванням специфіки галузевої економічної діяльності було поставлено за мету систематизувати ESG метрики та визначити особливості подання нефінансових даних

Таблиця 1. Кількість стандартів SASB за сегментами транспортно-логістичного сектору економіки

Тема	Кількість стандартів та метрик за сегментами транспортно-логістичного сектору економіки (стандарты в чисельнику, метрики у знаменнику)			
	авіаційні перевезення та логістика	морський транспорт	залізничний транспорт	автомобільний транспорт
<i>Екологічні вимірники (E)</i>				
Викиди парникових газів	3 / 4	4 / 6	3 / 3	3 / 5
Якість повітря	1 / 3	1 / 3	1 / 2	1 / 3
Екологічні впливи		3 / 3		
<i>Соціальні вимірники (S)</i>				
Практика праці	2 / 2			
Умови праці, здоров'я та безпека робочої сили	1 / 2	1 / 1	1 / 3	3 / 4
Управління аваріями та безпекою	3 / 3	3 / 4	4 / 4	2 / 3
<i>Урядові вимірники (G)</i>				
Управління ланцюгом поставок	2 / 2			
Ділова етика		2 / 2		
Конкурентна поведінка			1 / 1	
Загальна кількість стандартів	12 / 16	14 / 19	10 / 13	9 / 15

Джерело: складено автором за [1, 4, 5, 6].

компаніями транспортно-логістичного сектору економіки.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Для транспортно-логістичного сектору економіки Рада зі стандартів бухгалтерського обліку сталого розвитку (Sustainability Accounting Standards Board, SASB) пропонує окремі стандарти для: (1) авіаційних перевезень та логістики / Air Freight & Logistics (SASB, 2023 [1]); (2)

морського транспорту / Marine Transportation (SASB, 2023 [4]); (3) залізничного транспорту / Rail Transportation (SASB, 2023 [5]); (4) автомобільного транспорту / Road Transportation (SASB, 2023 [6]).

Зазначені стандарти передбачають як спільні метрики сталого розвитку, так і відмінні для певного виду транспорту та, відповідно, виду діяльності в транспортно-логістичному секторі економіки. Загальну сукупність специфічних для транспортно-логістичних компаній показ-



Рис. 1. Розподіл метрик SASB за критеріями екологічного, соціального і урядового управління

Джерело: складено автором.

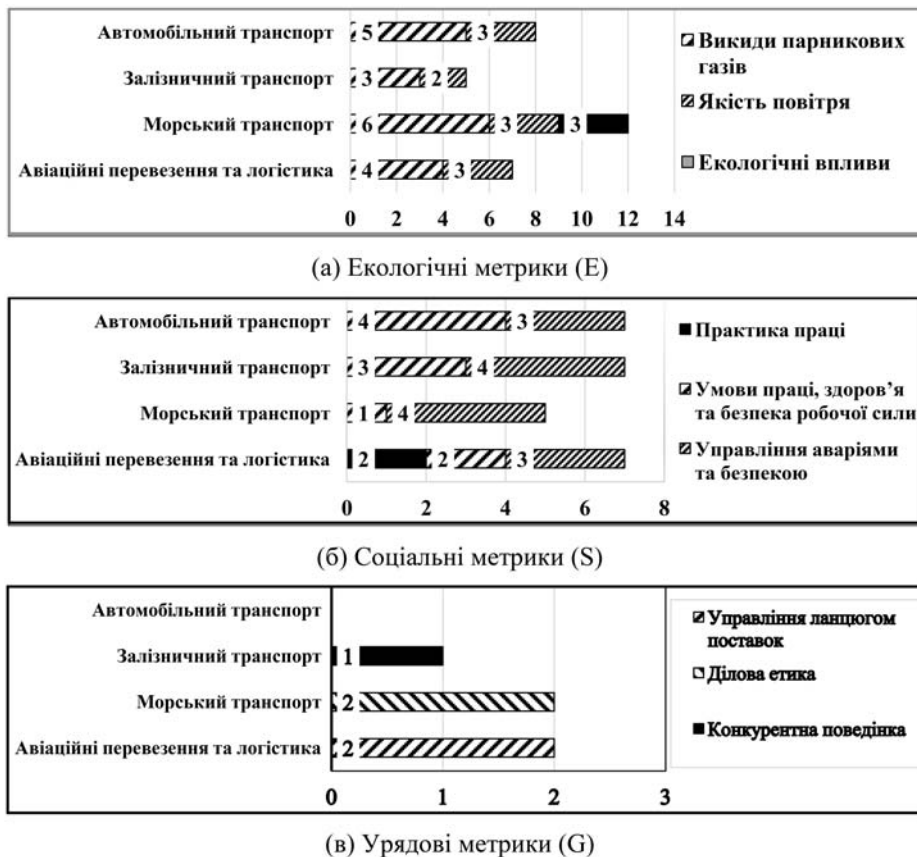


Рис. 2. Розподіл специфічних метрик SASB за сегментами транспортно-логістичного сектору економіки

Джерело: складено автором.

ників ESG розділено за дев'ятьма темами. Передбачено групування метрик за такими темами як:

- 1) викиди парникових газів,
- 2) якість повітря,
- 3) екологічні впливи,
- 4) практика праці,
- 5) умови праці, здоров'я та безпека робочої сили,
- 6) управління аваріями та безпекою,
- 7) управління ланцюгом поставок,
- 8) ділова етика,
- 9) конкурентна поведінка.

В контексті екологічних вимірників якщо теми викидів парникових газів і якості повітря є майже рівнозначно актуальними незалежно від транспортної модальності, то питання екологічних впливів потребують окремого висвітлення компаніями морського транспорту.

Так само в контексті соціальних вимірників такі теми як умови праці, здоров'я, безпека робочої сили, управління аваріями та безпекою мають контролюватися всіма галузями компаніями не залежно від виду транспорту, водночас тема практики праці стає особливою саме для логістичних компаній.

Між тим фокус компаній різних сегментів транспортно-логістичного сектору економіки в сфері урядування значно відрізняється, що об'єктивно обумовлено специфікою відповідних ринків. Так для логістичних компаній найбільш важливими стають питання управління ланцюгом поставок, для морського транспорту — питання ділової етики, для залізничних компаній — питання конкурентної поведінки.

Відповідно, логістичні компанії мають демонструвати готовність до діалогу щодо політики та стратегій для виявлення, оцінки та управління ризиками зриву діяльності, пов'язаними з безпекою перевізника за контрактом.

Суб'єкт господарювання в сфері логістики повинен:

— описати характер та обсяг найбільших ризиків зриву діяльності, пов'язаних із безпекою постачальника контрактного експедирування вантажів, логістики та інтермодальних послуг у всіх режимах транспорту, крім того описати потенційні впливи, які ці ризики можуть мати на діяльність;

— описати процедури належної перевірки, операційні процеси та стратегію оцінки, управління та зменшення потенційних ризиків зриву діяльності, спричинених безпекою перевізника підрядника, включно з тим, як організація заохочує культуру безпеки серед своїх контрактних перевізників, наприклад, через дотримання нормативних вимог, моніторинг та аудит;

— описати характер, обсяг і реалізацію своєї політики безпеки, процедур і практики, пов'язаної з перевізниками за контрактом, як внутрішньо розроблена політика безпеки, процедури та практика застосовуються до контрактних перевізників організації та координуються з ними, а також як організація контролює дотримання підрядником перевізників;

— в обсяг розкриття інформації має включити всі вантажні перевезення та логістичну діяльність, пов'язану з контрактним експедиру-

ванням вантажів, логістикою та постачальниками інтермодальних послуг, описати комбінацію використовуваних транспортних послуг за контрактом. Крім того додати описи використання скринінгу, кодекси поведінки, перевірки безпеки, відповідні відомості від незалежних третіх сторін та юрисдикційні сертифікати безпеки;

— до сфери оприлюднення слід включити всі види транспортування, такі як вантажні автомобільні перевезення, авіаперевезення, перевезення на баржах, морські та залізничні перевезення;

— описати заходи, вжиті для пом'якшення бізнес-ризиків контрактного оператора, виявлені протягом звітного періоду, включаючи конкретні зміни в засобах контролю, діяльності, управлінні, процесах, ділових партнерах, навчанні чи технології, а також обсяг зусиль і технологію, яка використовується для моніторингу ефективності безпеки підрядника (SASB, 2023 [1]).

Компанії морського транспорту мають розкриває загальну кількість заходів у порти в країнах, які мають 20 найнижчих позицій в Індексі сприйняття корупції (Transparency International's Corruption Perception Index, CPI), використовуючи найновішу версію CPI. Крім того, в рамках висвітлення питань бізнес-етики повинні:

— подавати загальну суму грошових збитків у результаті судового розгляду, пов'язаного з хабарництвом або корупцією, зокрема розкривати загальну суму грошових збитків, понесених протягом звітного періоду в результаті судових розглядів у справах щодо хабарництва, корупції або іншої неетичної ділової практики, включаючи штрафи та інші грошові зобов'язання, понесені протягом звітного періоду в результаті цивільних позовів (цивільних судових рішень або мирових угод), нормативні провадження (штрафні санкції, стягнення або відшкодування), кримінальні позови (кримінальні рішення, штрафні санкції або реституцію), ініційовані будь-якою організацією (урядовою, комерційною або фізичною особою). Обсяг розкриття має включати судові процедури, пов'язані із забезпеченням виконання застосованих законів або правил юрисдикції;

— коротко описати характер (визнання провини, відстрочення угоди або угоду про не переслідування) і контекст (хабарництво або виплату за сприяння) усіх грошових втрат, що виникли в результаті судового розгляду;

— описувати будь-які коригувальні дії, вжиті у відповідь на судовий розгляд, включаючи конкретні зміни в діяльності, управлінні, процесах, продуктах, ділових партнерах, навчанні або технологіях (SASB, 2023 [4]).

Зважаючи на приналежність залізничного транспорту до сфери природних монополій, для залізничних компаній важливо висвітлювати питання, що стосуються конкурентної поведінки на ринку транспортно-логістичних послуг.

В зв'язку з цим, компаніям залізничного транспорту потрібно:

— оприлюднювати загальну суму грошових збитків у результаті судових розглядів, пов'язаних із положеннями про анти конкурентну поведінку. Зокрема суб'єкт господарювання має розкривати загальну суму грошових збитків, понесених протягом звітного періоду в результаті відповідних судових розглядів до фіксації цін, ексклюзивних контрактів, неправомірного використання патентів або мережових ефектів, а також об'єднання послуг і продуктів для обмеження конкуренції. Так само, як і для компаній морського транспорту, збитки повинні включати всі грошові зобов'язання перед протилежною стороною або іншими особами (в результаті угоди, вироку після суду або отриманого іншим чином), штрафи та інші грошові зобов'язання, понесені протягом звітного періоду в результаті цивільних позовів (цивільних судових рішень або мирові угоди), нормативні провадження (штрафні санкції, стягнення або відшкодування) і кримінальні позови (кримінальні рішення, штрафні санкції або реституцію), ініційовані будь-якою організацією (урядовою, комерційною або фізичною особою). Між тим, обсяг грошових збитків не має включати юридичні та інші збори та витрати, понесені організацією на свій захист;

— описати характер (визнання провини, відстрочена угода або угода про не переслідування) і контекст (фіксація цін, неправомірне використання патенту або антимонопольна діяльність) усіх грошові збитки в результаті судового розгляду;

— описати будь-які коригувальні дії, вжиті у відповідь на судовий розгляд включно з конкретними змінами в діяльності, управлінні, процесах, продуктах, ділових партнерах, навчанні або технологіях (SASB, 2023 [5]).

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Як свідчать емпіричні дослідження саме відсутність єдиного стандарту та переліку ESG-показників визнається головною перешкодою на шляху до ESG-трансформації для багатьох транспортно-логістичних компаній. Як наслідок, наявні напрацювання в сфері стандартизації ESG є важливим механізмом підтримки сталого розвитку галузевої економічної діяльності. Дослідження дозволяє зробити висно-

вок, що модальна диференціація розроблених стандартів урахує особливості функціонування соціально-економічних систем різних видів транспорту, відповідно дотримання наданих рекомендацій дозволить нівелювати особливо гострі прояви негативних екологічних, соціальних та етичних наслідків та неетичної поведінки компаній, а отже сприятиме запровадженню ESG практик у виробничих та інвестиційних процесах транспортно-логістичних компаній і у підсумку забезпечить довготривале інклюзивне економічне зростання галузі.

Література:

1. Air Freight & Logistics. Sustainability Accounting Standard. The IFRS Foundation. All Rights Reserved. Transportation sector. Sustainable Industry Classification System® (SICS®) TR-AF. Under Stewardship of the International Sustainability Standards Board. Industry standard. version 2023-12. 24 p.
2. Guillot J., Hales J. Materiality: The Word that Launched a Thousand Debates SASB, May 13, 2021. <https://sasb.org/blog/materiality-the-word-that-launched-a-thousand-debates/>
3. Khan A., Muttakin M.B., Siddiqui J. Corporate Governance and Corporate Social Responsibility Disclosures: Evidence from an Emerging Economy. Journal of Business Ethics, 2013, Vol. 114, pp. 207—223. <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2050630>
4. Marine Transportation. Sustainability Accounting Standard. The IFRS Foundation. All Rights Reserved. Transportation sector. Sustainable Industry Classification System® (SICS®) TR-AF. Under Stewardship of the International Sustainability Standards Board. Industry standard. version 2023-12. 24 p.
5. Rail Transportation. Sustainability Accounting Standard. The IFRS Foundation. All Rights Reserved. Transportation sector. Sustainable Industry Classification System® (SICS®) TR-AF. Under Stewardship of the International Sustainability Standards Board. Industry standard. version 2023-12. 21 p.
6. Road Transportation. Sustainability Accounting Standard. The IFRS Foundation. All Rights Reserved. Transportation sector. Sustainable Industry Classification System® (SICS®) TR-AF. Under Stewardship of the International Sustainability Standards Board. Industry standard. version 2023-12. 17 p.
7. Schiehl E., Kolahgar S. Financial Materiality in the Informativeness of Sustainability Reporting. Business Strategy and the Environment, Wiley Blackwell, Vol. 30 (2), pp. 840—855. <https://doi.org/10.1002/bse.2657>
8. Williams Z.C. The Materiality Challenge of ESG Ratings. Economics and Culture, 2022, Vol. 19, pp. 97—108. <https://doi.org/10.2478/jec-2022-0019>

References:

1. The IFRS Foundation (2023), Air Freight & Logistics. Sustainability Accounting Standard. Sustainable Industry Classification System® (SICS®) TR-AF, Transportation sector, Under Stewardship of the International Sustainability Standards Board. Industry standard. Version 2023-12, The IFRS Foundation, London, UK.
 2. Guillot, J. and Hales, J. (2021), "Materiality: The Word that Launched a Thousand Debates", SASB, May 13, available at: <https://sasb.org/blog/materiality-the-word-that-launched-a-thousand-debates/> (Accessed 25 March 2024).
 3. Khan, A., Muttakin, M.B. and Siddiqui, J. (2013), "Corporate Governance and Corporate Social Responsibility Disclosures: Evidence from an Emerging Economy", Journal of Business Ethics, Vol. 114, pp. 207—223. <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2050630>
 4. The IFRS Foundation (2023), Marine Transportation. Sustainability Accounting Standard. Transportation sector. Sustainable Industry Classification System® (SICS®) TR-AF. Under Stewardship of the International Sustainability Standards Board. Industry standard. Version 2023-12, The IFRS Foundation, London, UK.
 5. The IFRS Foundation (2023), "Road Transportation. Sustainability Accounting Standard. Transportation sector. Sustainable Industry Classification System® (SICS®) TR-AF", Journal Under Stewardship of the International Sustainability Standards Board. Industry standard, Vol. 12.
 6. The IFRS Foundation (2023), "Road Transportation. Sustainability Accounting Standard. Transportation sector. Sustainable Industry Classification System® (SICS®) TR-AF", Journal Under Stewardship of the International Sustainability Standards Board. Industry standard. Vol. 12.
 7. Schiehl, E. and Kolahgar, S. (2020), "Financial Materiality in the Informativeness of Sustainability Reporting", Journal Business Strategy and the Environment, Wiley Blackwell, Vol. 30 (2), pp. 840—855. <https://doi.org/10.1002/bse.2657>
 8. Williams, Z.C. (2022) "The Materiality Challenge of ESG Ratings" Journal Economics and Culture, Vol. 19, pp. 97—108. <https://doi.org/10.2478/jec-2022-0019>
- Стаття надійшла до редакції 01.04.2024 р.*