

УДК 330.34:656.07:658

DOI: 10.30977/ЕТК.2225-2304.2025.46.291

JEL Classification: O10, M41, Q56, L91

МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ ОБЛІКОВО-АНАЛІТИЧНОЇ ІНФОРМАЦІЇ ДЛЯ ОЦІНКИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

КУДРЯВЦЕВ В. М., кандидат економічних наук, доцент, кафедра економіки і підприємництва, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, вул. Я. Мудрого, 25, м. Харків, Україна, 61002.

E-mail: slavkudr@gmail.com, ORCID: 0000-0002-7617-6390.

***Анотація.** Метою даної роботи є удосконалення методичних аспектів формування обліково-аналітичної інформації про сталий розвиток транспортного підприємства, що дозволить оцінити ефективність стратегії сталого розвитку. У роботі було застосовано низку сучасних загальнонаукових методів і підходів. Зокрема, використано абстрактно-логічний метод, який включає аналіз і синтез, індуктивний і дедуктивний підходи. Метод узагальнення застосовувався для аналізу інформаційних джерел та вивчення вітчизняного й міжнародного досвіду. Крім того, метод системного аналізу дозволив дослідити об'єкт у комплексі, враховуючи взаємозв'язки між його елементами та забезпечуючи цілісне сприйняття досліджуваної проблеми.*

У статті розглядаються теоретико-методичні аспекти формування обліково-аналітичної інформації для забезпечення сталого розвитку транспортних підприємств. Відправною точкою аналізу є концепція сталого розвитку, що бере початок ще у 1970-х рр., та модель «трьох вимірів» Дж. Елкінгтона (люди – планета – прибуток), яка підкреслює взаємозалежність соціальної, економічної та екологічної складових. Автори обґрунтовують, що для сучасних транспортних компаній критично важливим є врахування не лише фінансових показників, але й нефінансових факторів – соціальної відповідальності, екологічної ефективності, цифрових інновацій та взаємодії із зацікавленими сторонами.

У роботі акцентовано увагу на необхідності розробки інтегрованої звітності відповідно до моделі ESG, що поєднує економічні, соціальні та екологічні індикатори і дозволяє підвищити прозорість діяльності підприємств. Виділено основні етапи створення такої звітності – від стратегічного бачення до визначення ключових індикаторів ефективності й оцінки досягнутих результатів. Наголошується, що традиційна фінансова звітність не може відобразити всі аспекти сталості бізнесу, а тому виникає потреба в комплексному підході до інформаційного забезпечення управління.

Аналіз останніх досліджень українських науковців показує, що турбулентність зовнішнього середовища трансформує підходи до стратегій розвитку транспорту та потребує вдосконалення методичного інструментарію. Зроблено висновок, що перехід транспортних підприємств до принципів сталого розвитку створює низку переваг: зниження витрат і залежності від ресурсів, формування позитивного іміджу, зміцнення довіри інвесторів та партнерів, розширення можливостей для довгострокового розвитку.

Таким чином, запропонований у статті підхід до формування обліково-аналітичної інформації та інтегрованої звітності може стати ефективним інструментом корпоративного управління, що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності та забезпеченню сталого розвитку транспортних підприємств у сучасних умовах.

Ключові слова: сталий розвиток, стратегія, обліково-аналітична інформація, транспортне підприємство, звітність.

Постановка проблеми. Концепція сталого розвитку з'явилася ще в 1970-х рр. Дана концепція підходила до розкриття сталого розвитку як суспільства в цілому, так і якості життя людей. Вона доводила, що в результаті взаємодії різних факторів, не тільки виробничих і економічних, але й соціальних, досягається зростання економічного потенціалу підприємства, стратегічні цілі збігаються з цілями керівництва компанії, цілями контрагентів і самих працівників.

Ще в 1994 р. Дж. Елкінгтон розробив модель сталого розвитку, яка спиралася на три складові: люди, планета, прибуток. Люди – це соціальна складова, планета – екологічна складова, прибуток – економічна складова [1]. Тільки спільна взаємодія цих складових забезпечує максимальний сукупний дохід. Тільки від збігу трьох цілей цих трьох складових утворюється додатковий синергетичний ефект, який і веде до сталого розвитку компанії. Стабільний розвиток економіки та екології залежить від людей, які живуть на планеті і дбайливо ставляться до природи та ресурсів, що вона дає. Але в той же час міцна і розвинена економіка обумовлює соціальну складову [2].

Сталий розвиток економіки в цілому і кожного господарюючого суб'єкта окремо – це мета будь-якого прогресивного суспільства. Жорстка конкуренція, складні умови господарювання змушують господарюючих суб'єктів презентувати себе не тільки через фінансові показники, але і фактори нефінансового характеру, особливо це стосується транспортних підприємств, які відіграють значну роль у досягненні сталого розвитку держави.

Звідси впливає необхідність формування обліково-аналітичної інформації про фактори сталого розвитку та пов'язані з ними ризики з метою підвищення довіри зацікавлених споживачів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розвиток транспортних підприємств та транспортних систем загалом перебуває в центрі уваги сучасних наукових досліджень. У зв'язку із зростанням турбулентності зовнішнього середовища – економічної, соціальної та екологічної нестабільності – змінюються підходи до формування стратегій сталого розвитку транспорту. Дослідники приділяють

особливу увагу тому, як змінюються моделі управління, які критерії мають бути інтегровані у стратегії та які інструменти допоможуть адаптуватись до змін.

Так, Чугуєв Ю. О. у своїх роботах аналізує, як концепція сталого розвитку трансформує процеси управління підприємствами транспорту, їхню організаційну структуру та стратегію діяльності [3]. Смерічевська С. В., Побережна З. С., Михальченко О. В., Штик Ю. І., Поканевич Ю. І. зосереджуються на моделюванні й оцінюванні організаційно-економічного забезпечення сталого розвитку транспортних підприємств, визначенні та апробації критеріїв, які охоплюють як внутрішні, так і зовнішні чинники [4].

У статті [5] аналізуються підходи та заходи для реалізації стійкого розвитку у транспортному комплексі України, обговорюються концептуальні принципи, що сприяють інтеграції національного транспорту у міжнародні транспортні коридори.

Невирішені складові загальної проблеми. Обліково-аналітична інформація в умовах невизначеного середовища повинна містити в собі певні вимоги, що відповідають сучасному рівню управління та прийняття рішень, подальшому сталому розвитку організації. Такі умови існування в економіці знань, глобальній інформатизації відкривають нові об'єкти обліку, забезпечують прозорість діяльності організації в процесі створення доданої вартості.

Рівень організації процесу та його інформаційне забезпечення (якісне забезпечення) впливає на продуктивність управління організацією. Необхідно мати на увазі, що інформативність у процесі управління організацією знаходиться в тісному взаємозв'язку з обліково-аналітичною підтримкою. Інформація про діяльність організації транслюється через звітність і тим самим досягається нова, інноваційна модель розвитку фірми через соціально орієнтовану модель розвитку.

Уточнення методичних аспектів формування обліково-аналітичної інформації про сталий розвиток транспортного підприємства дозволить визначити її роль для довгострокової стратегії сталого розвитку та інструменти, що дозволяють оцінити ефективність стратегії сталого розвитку, а також обґрунтувати необхідність формування звітності про сталий розвиток підприємства як важливий фактор прийняття бізнес-рішення для всіх сторін, які взаємодіють з підприємством, і конкурентною перевагою самої компанії.

Формулювання цілей статті. Метою даної роботи є удосконалення методичних аспектів формування обліково-аналітичної інформації про сталий розвиток транспортного підприємства, що дозволить оцінити ефективність стратегії сталого розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Економісти визнають, що сьогодні підприємство – це центр перетину не тільки економічних інтересів, але й екологічної стійкості і соціальної необхідності як самого підприємства, так і його контрагентів та інших взаємодіючих сторін. Тобто через цілі розвитку підприємства досягається розвиток і соціальної складової, і екологічної складової. Так гармонізуються інтереси багатьох, але мета одна – сталий розвиток організації.

Таким чином, сталий розвиток транспортного підприємства – це спрямований рух заходів у бік зростання колективних можливостей для досягнення мети в невизначених умовах зовнішнього середовища.

Якщо бізнес хоче розвиватися, то він повинен рости не на шкоду майбутнім поколінням. Сьогодні, купуючи продукти і товари, ми звертаємо увагу на екологічність їх виробництва, упаковку, утилізацію. Більш просунуті користувачі цікавляться і соціальною складовою компанії: ставленням до співробітників, справедливістю оплати праці, безпекою виробництва, охороною праці. Саме споживачі змушують бізнес рухатися в бік екологічної та соціальної відповідальності. Все це змушує компанії шукати партнерів, також орієнтованих на соціально відповідальний бізнес.

З 2019 року в Україні діє система моніторингу досягнення Цілей сталого розвитку, яка розміщена на сайті Державної служби статистики та дозволяє візуалізувати оцінку поточного прогресу [6].

Міністерства, інші центральні органи виконавчої влади за участю державних органів та інших відповідальних за розрахунок даних за індикаторами досягнення Цілей сталого розвитку забезпечують збір даних за індикаторами та розробляють метадані. Дані принципи роботи лежать в основі моделі ESG – екологія, соціальна політика та корпоративне управління. Активні контрагенти, які виступають інвесторами та кредиторами, постійно оцінюють ESG-показники роботи компанії та очікують від них чесного підходу до нефінансової звітності. На сьогоднішній момент дані індекси розраховуються тільки по великих компаніях, але реалії

сучасної економіки кидають виклик середньому і малому бізнесу, змушуючи і його бути соціально відповідальним.

За численними ESG-рейтингами можна оцінити принципи сталого розвитку компанії. Інформацію про сталий розвиток підприємство може опублікувати і на своєму сайті. У такій звітності відображається інформація про соціальну відповідальність (включаючи екологічні та соціальні аспекти), про взаємодію із зацікавленими сторонами. Відкритість зміцнює репутацію і підвищує довіру до українських підприємств в Україні та за кордоном.

Інвесторам і споживачам необхідно знати, який вплив ваша компанія чинить на суспільство, навколишнє середовище, екологію; які заходи вживаються, щоб уникнути негативних факторів впливу на екологію; які беруться зобов'язання для подальшого сталого розвитку в середньостроковій і довгостроковій перспективі. Для цього транспортним підприємствам необхідно перебувати в постійному діалозі зі споживачами, інвесторами, постачальниками.

Цільова установка розвитку бізнесу в сучасних умовах господарювання все частіше спрямована не на отримання конкретного прибутку, а на приростання вартості капіталу і його створення. Або, як кажуть економісти, це управління, орієнтоване на вартість [7].

Оцінюючи ефективність роботи транспортного підприємства, ми насамперед орієнтувалися на показники прибутку і рентабельності. Сучасні ринкові відносини доводять, що такий підхід не веде до подальшого сталого розвитку компанії. Сьогоднішні реалії змушують власників і інвесторів розглядати показники, що визначають вміння створювати додану вартість (EVA – економічна додана вартість, MVA – ринкова додана вартість, CFROI – прибутковість інвестицій на основі грошового потоку, SVA – акціонерна додана вартість та ін.). Створення додаткової вартості відбувається тоді, коли фактична прибутковість від інвестицій вища за самі інвестиції. Тобто віддача на вкладений капітал повинна бути вищою за витрати на залучення цього капіталу. І тоді на перше місце виходять не показники фінансових результатів, а показники – фактори створення вартості:

- прибутковість капіталу;
- вартість залучення капіталу;
- вкладений капітал [8].

Однак і тут ми бачимо, що оцінка створення доданої вартості базується на фінансових показниках, а, як було вказано вище, для сталого розвитку компанії необхідно враховувати і нефінансові фактори: соціальні та екологічні.

Першочерговість вибору фінансових факторів приховує для компанії ряд втрачених можливостей (рис. 1).

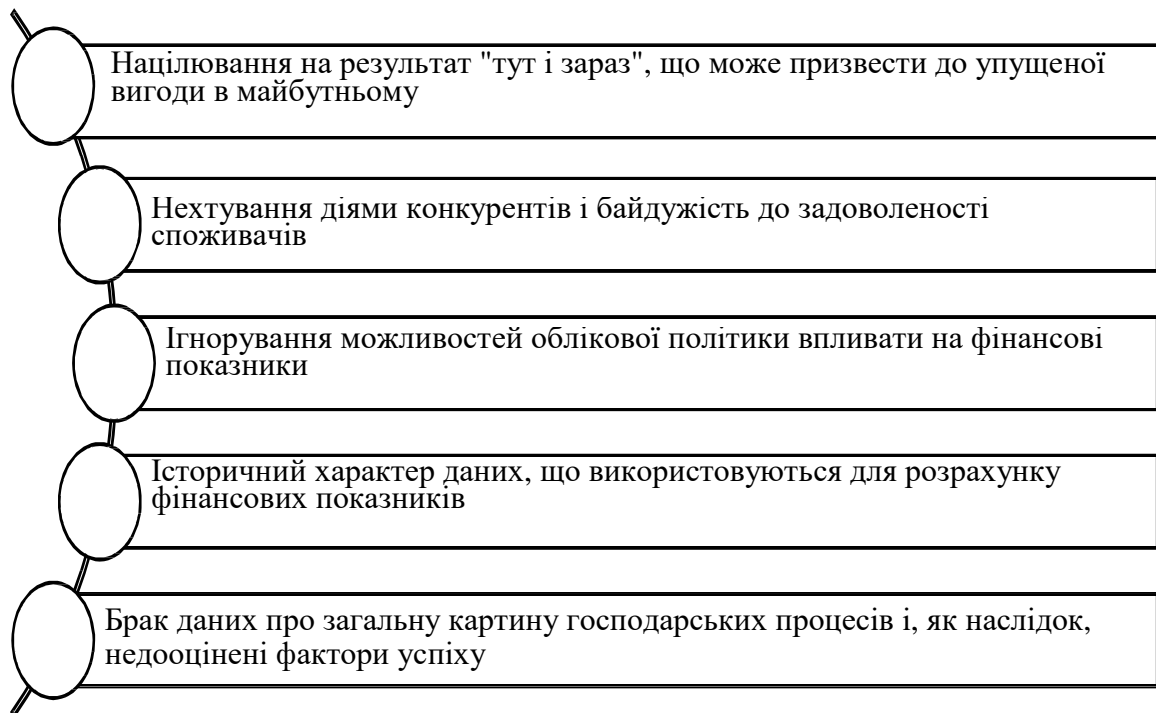


Рис. 1. Втрачені можливості при орієнтації тільки на фінансові показники

Реалії такі, що для успішного і довгострокового процвітання бізнесу необхідно враховувати як фінансові фактори, так і нефінансові. І тут сталість транспортної компанії не може бути досягнута без інформаційного початку та інформаційного забезпечення. Це, в свою чергу, ставить компанію перед визначенням комплексу інформаційної взаємодії. Звична для організації звітність не може впоратися з цією проблемою, оскільки в ній показуються результати показників виключно фінансової спрямованості. У результаті утворюється брак інформації нефінансового характеру.

Вирішити цю проблему комплексно можна, використавши розробку інтегрованої звітності про сталий розвиток компанії на основі моделі ESG. Водночас існують альтернативні підходи до складання такого роду звітності. Найбільш повною з точки зору

формування інформації про фінансові та нефінансові драйвери вартості є інтегрована звітність (Integrated Reporting), в якій можна розкрити діяльність організації не тільки з боку економічної ефективності, але і у сфері сталого розвитку, через показники, що характеризують виробництво вартості як в короткостроковому, так і в довгостроковому періоді. Головна думка такої звітності – показати, яким чином транспортне підприємство споживає і генерує різний капітал: фінансовий, виробничий, трудовий, інтелектуальний, природний. Нові шляхи приводять до нових підходів до оцінки економічної ефективності бізнесу. І тут з'являється необхідність правильного визначення оцінок сталого розвитку та їх впровадження в бізнес-середовище.

Виділимо проблеми, що ускладнюють використання комплексного підходу в оцінці сталого розвитку транспортної компанії:

- стримуючий фактор у розвитку методології: відсутність розробленої концептуальної бази, необхідної для управління довгостроковою сталістю, включаючи понятійний апарат, інформаційну базу, загальноприйняту звітність, аналітичний інструментарій;
- інформаційний голод, що не дозволяє прийняти менеджменту правильне рішення;
- відсутність при довгостроковому плануванні методики комплексного аналізу;
- відсутність інструментів, що дозволяють провести аналіз сталості на довгострокову перспективу.

У результаті в організаціях відсутнє розуміння того, як визначити, наскільки організація досягла успіху в розвитку бізнес-процесів. До того ж оцінку ефективності роботи організації, досягнення поставлених цілей проводять не тільки власники та інвестори компанії, а й інші зацікавлені користувачі.

Сучасний стан економіки (обмеженість ресурсів, їх зростаюча вартість, законодавчі вимоги в частині екології) змушує підприємства шукати нові шляхи розвитку, нові конкурентні переваги. Все це потребує розробки комплексної системи сталого розвитку компанії.

Важлива особливість у процесі існування підприємства – це можливість постійного зростання. Але не завжди умови, що сприяють зростанню компанії, можуть бути правильно інтерпретовані. Адже в процесі життя компанії відбуваються як кількісні, так і

якісні зміни. Керівництву компанії необхідно вчасно побачити ці зміни і направити їх у потрібне русло, щоб отримати максимальну віддачу від них.

Як же можна побачити і зрозуміти процес сталого розвитку організації? Ми уявляємо це таким чином. Існування і розвиток підприємства на першому етапі сильно залежить від фінансово-економічних факторів, що дозволяють організації закріпитися на ринку, залучити своїх покупців, постачальників. Але в подальшому спиратися тільки на економічні процеси в організації не вийде. Тут на перший план виходять складні і крихкі фактори, пов'язані з трудовими ресурсами, з тонкою людською природою, психологією і взаємовідносинами один з одним. З'явилися вільні грошові кошти організація починає витрачати не тільки на економічні цілі, але і створює сприятливе середовище існування для свого оточення, тим самим все сильніше притягуючи до себе різні зацікавлені сторони, контрагенти. Взаємна співпраця всіх зацікавлених сторін утворює синергетичний ефект від їх взаємодії, і тим самим досягається сталий розвиток організації.

На перший план у реаліях сьогодення економіки виходять нефінансові фактори, що впливають на сталий розвиток транспортного підприємства.

В економічних виданнях до таких факторів відносяться:

- людський капітал;
- клієнтський капітал;
- зв'язки;
- екологічна відповідальність;
- соціальна відповідальність;
- цифрові інновації;
- нестандартний підхід до управління.

Дані нефінансові фактори впливають на компанію через коло зацікавлених сторін – контрагентів. В інтересах підприємства підвищувати рівень довіри даних сторін до нього, що, в свою чергу, сприятиме в довгостроковій перспективі сталому розвитку компанії. Перехід компанії на принципи сталого розвитку допомагає компанії отримати ще ряд переваг:

- грамотне розпорядження наявними матеріальними ресурсами дозволяє підприємству менше залежати від зростання цін на них;

– створення позитивного іміджу дає додаткові конкурентні переваги (оскільки багато клієнтів знову і знову звертаються до фірми, яка добре себе зарекомендувала);

– постійні взаємодії як і з зовнішніми, так і з внутрішніми факторами створюють додаткові організаційно-управлінські переваги [9].

Підтримуючи діалог із зацікавленими сторонами, підприємство транспорту тим самим побічно знижує свої репутаційні ризики і відкриває нові можливості для бізнесу. І тут виникає питання про інформаційну взаємодію із зацікавленими сторонами: як розповісти про підприємство не тільки з економічної точки зору (за це відповідає фінансова звітність), але і яку користь приносить робота даної компанії суспільству та її екологічні переваги.

Для усунення цього недоліку в інформації пропонується скласти інтегровану звітність про сталий розвиток компанії. Сьогодні великі компанії складають таку звітність, і великий попит на неї з боку інвесторів, держави, партнерів, клієнтів, аналітиків та інших учасників ринку свідчить про те, що і середній, і малий бізнес теж не залишаться осторонь.

Такого роду звітність дозволяє розповісти про свою суспільну корисність, є мотивом для позитивної репутації, а в управлінському аспекті дозволяє змінити в позитивну сторону систему управління. Дуже важливо при складанні документа, як фінансового, так і нефінансового, показати взаємозв'язок фінансових даних з показниками сталого розвитку. Якщо у звітності про сталий розвиток є інформація про реалізовані екологічні, природоохоронні заходи, то в бухгалтерській звітності це теж повинно бути відображено, інакше віра в достовірність документа зникне. У такому документі для зовнішніх користувачів необхідно показати не тільки економічну і фінансову сторони організації, а й виділити інформацію про діяльність організації в екології, в соціальній сфері, як це відіб'ється в довгостроковій перспективі на всіх зацікавлених сторонах. Все це приводить нас до необхідності впровадження комплексного підходу до розкриття інформації про сталий розвиток організації.

Дотримуючись зазначеного підходу, необхідно представляти весь спектр дій (підготовка, оцінка, реалізація), необхідних для створення такої звітності.

Розглянемо основні етапи розробки звіту про сталий розвиток підприємства на рис. 2.

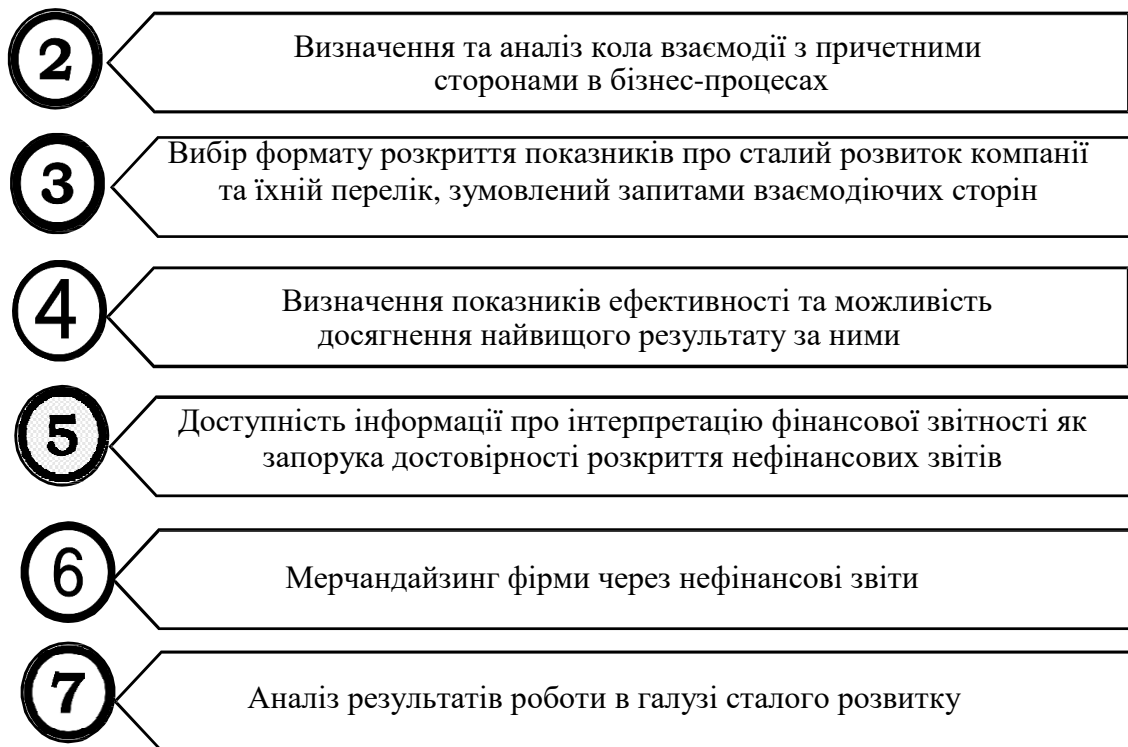


Рис. 2. Етапи розробки звіту про сталий розвиток підприємства транспорту

На першому етапі керівництво компанії повинно мати чітке бачення сталого розвитку через свою бізнес-стратегію. Стратегія повинна бути показана через призму економічних, соціальних та екологічних факторів. Повинні бути визначені ключові напрямки та стратегічні пріоритети на короткострокову і довгострокову перспективи.

Другий етап передбачає розкриття взаємодії компанії з контрагентами, з якими вона працює. На цьому етапі необхідно визначити основні групи зацікавлених сторін (стейкхолдерів) та їх інтереси при загальній взаємодії. Стейкхолдери можуть як самі впливати на діяльність організації, так і відчувати на собі її вплив. Необхідно зазначити, що не існує єдиного складу стейкхолдерів для всіх компаній, все залежить від галузі, в якій працює підприємство, від обраної стратегії і навіть від того, на якому етапі розвитку знаходиться організація. Взаємодія зацікавлених сторін може змінюватися з часом, тому на кожному відрізку часу компанія повинна

визначати більш пріоритетні взаємодії сторін і приділяти їм найбільший вплив для розвитку сталості.

Система показників взаємодії сторін наведена в табл. 1. Визначення груп зацікавлених сторін дозволить компанії зробити оцінку їх впливу через індикатори сталого розвитку [10].

На третьому етапі необхідно визначитися з рівнем розкриття інформації у звітності, вибором конкретних принципів складання звітності та тим, що необхідно розкрити обов'язково. Якщо галузеві особливості зобов'язують розкривати додаткові показники, то це необхідно робити з урахуванням певних першочергових тем.

Визначаючи пріоритетні теми, компанія повинна надати пояснення щодо вибору пріоритету – чим вона керується. Обрані теми повинні бути відзначені з точки зору їх значущості для стратегії розвитку організації та співвіднесені з фінансовими та нефінансовими факторами розвитку.

Четвертий етап передбачає вибір та обґрунтування ключових індикаторів ефективності.

За трьома ключовими напрямками сталого розвитку (економічна, екологічна та соціальна сфери) виокремимо основні індикатори сталого розвитку компанії та представимо їх у табл. 2.

П'ятий етап необхідний для того, щоб при складанні нефінансової звітності у компанії не було розбіжностей з фінансовою (бухгалтерською) звітністю, інакше виникає недовіра з боку контрагентів.

Звітності не повинні дублювати одна одну, але можуть доповнювати. Контрагенту завжди потрібно розуміти, чи має компанія фінансові можливості, щоб виконати заявлені в нефінансовій звітності плани. Важливий момент – час надання звітності.

В ідеалі терміни виходу фінансової та нефінансової звітності повинні збігатися, але не завжди це можливо через брак людських ресурсів і часу. Підприємству необхідно підтвердити надійність представленої інформації у звіті про сталий розвиток. Тут можуть бути використані різні види незалежної перевірки: або аудит, або громадське засвідчення.

Останнє більше підійде для великого бізнесу. Малий і середній бізнес зможе підтвердити надійність інформації тільки через аудитора.

Таблиця 1

**Сукупність факторів оцінки ефективності співпраці
із зацікавленими сторонами**

Цільова група зацікавлених сторін	Ключові інтереси		Показник
	Зацікавлена сторона	Організація	
Власники	Зростання прибутковості інвестованого капіталу	Доступ до фінансових ресурсів	Рентабельність власного капіталу
Споживачі	Регулярне надання послуг, висока якість, стабільні тарифи	Сталість замовлень, зростання доходів і ринку збуту	Позитивна динаміка фінансових показників, виконання договірних зобов'язань
Постачальники	Стабільні замовлення і простежуваність механізму надання послуг	Якість, стабільність і надійність поставок, дисконт у разі постійного партнерства	Своєчасність поставок, їх відповідна якість та обсяг
Трудовий колектив	Упевненість у завтрашньому дні, професійний кар'єризм	Висококваліфікований персонал	Зростання виробітку, зарплати працівників, сталість кадрів
Регіональні органи влади	Соціально- економічний розвиток регіону, зайнятість населення	Наявність кваліфікованих працівників, стабільні правила господарювання	Зниження рівня безробіття, зростання податкових відрахувань і середньої зарплати
Державні органи влади	Податки, екологія, безпека	Стабільність нормативно- законодавчої бази	Податкові відрахування, рівень податкового навантаження
Природоохоронні та громадські організації	Дотримання екологічних норм	Оптимізація поводження з відходами	Екологічна обстановка

Таблиця 2

**Фінансові та нефінансові індикатори сталого розвитку
для формування інформаційної бази**

Сфера впливу	Індикатори	
	Фінансові	Нефінансові
Економічна сфера	Розподіл створеної вартості	Конкурентні переваги
	Економічна ефективність	Інновації
	Фінансова стійкість	
Соціальна сфера	Середньомісячна заробітна плата	Наявність колективного договору
	Витрати на охорону праці та забезпечення транспортної безпеки	Навчання персоналу за рахунок коштів підприємства
	Витрати на навчання персоналу	Дотримання прав людини
Екологія	Вкладення на розвиток виробництва та в охорону навколишнього середовища	Поводження з відходами
	Витрати на екологію на звітну дату	Енергоефективність та енергозбереження
	Витрати на охорону навколишнього середовища	Охорона навколишнього середовища та економне використання природних ресурсів

Шостий етап – розробка формату і макета звіту. Удосконалення звіту повинно відбуватися постійно, оскільки в умовах невизначеності зовнішнє середовище по-різному впливає на внутрішні процеси підприємства. Необхідно призначити відповідальну особу за підготовку і розсилку звіту партнерам або викладати його на своєму сайті.

Сьомий етап – це аналіз результатів поставлених цілей. Працюючи з ресурсами (капіталами) різної природи (фінансовими, людськими, виробничими), що надходять або є у підприємства, воно отримує фінансові та нефінансові результати розробленої стратегії сталого розвитку.

Тут необхідно показати – досягнута мета у сфері сталого розвитку чи ні. Отримані результати можуть надалі використовуватися для розробки нових управлінських рішень, нових стратегічних цілей і завдань.

Результати досягнення поставлених цілей у сфері сталого розвитку можна показати, використовуючи такий формат (табл. 3).

Таблиця 3

Оцінка результатів досягнення мети (фрагмент)

Програма «Управління відходами виробництва»	
Мета	Скорочення утворення відходів
Шляхи реалізації мети	аналіз обсягів утворення відходів; сорткування відходів; залучення відходів у господарський обіг
План на поточний період	Скоротити кількість відходів на т (%)
Результат поточного періоду	скорочено кількість відходів на т (%) порівняно з попереднім періодом; скорочено кількість відходів на т (%) порівняно з планом
Оцінка впливу цієї програми	Зниження витрат, поліпшення екологічної складової

Такий підхід дозволяє побачити ступінь досягнення поставленої мети, оцінити результативність заходів, спрямованих на збереження сталого розвитку транспортного підприємства.

Висновок. Підводячи підсумок у розробці звіту про сталий розвиток, необхідно не просто констатувати динаміку показників, а й відображати їх вплив на фінансові та інші результати організації.

Комплексний аспект до проведення аналізу головних факторів стабільності розвитку сприяє отриманню правильної та об'єктивної інформації, що надає дані про внутрішнє середовище транспортної компанії, її засоби і можливості, а також дозволяє визначити конкретні цілі сталого розвитку за кожним із виділених напрямків.

Проведений аналіз за даними показниками сталого розвитку дозволить підприємству оцінити поставлені цілі і досягнуті результати. Також на підставі даного підходу воно може здійснювати моніторинг не тільки для себе, але і для контрагентів, вибираючи найбільш значущі аспекти взаємодії.

На підставі представлених показників транспортне підприємство може скласти нефінансову звітність про сталий розвиток. Її можна надавати як зовнішнім користувачам, так і для власних по-

треб. Дані нефінансової звітності можуть стати інструментом корпоративного управління, формування бренду, прогнозування нових тенденцій, що в підсумку сприяє зростанню ефективності бізнесу.

Література

1. Elkington J. Towards the Sustainable Corporation : Win-Win-Win Business Strategies for Sustainable Development. *California Management Review*. 1994. 36(2). Pp. 90–102.
2. 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 (дата звернення: 15.09.2025).
3. Чугуєв Ю. О. Вплив сталого розвитку на процеси трансформації підприємств транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2024 (76), 55–60.
4. Сталый розвиток: світоглядна ідеологія майбутнього: монографія / за ред. акад. НААН України М. А. Хвесика. Київ: Вид-во ДУ Ін-ту економіки природокористування та сталого розвитку НАН України, 2012. 465 с.
5. Бойко О. В., Дзуліт З. П. Сталый розвиток транспортної системи України. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2013. № 23(18). С. 94–103.
6. Etzion D., Aragon-Correa A. Big Data, Management, and Sustainability: Strategic Opportunities Ahead. *Organization & Environment*. 2016. Vol. 29, Is. 2. Pp. 147–155.
7. Федина С. М. Формування системи індикаторів сталого розвитку для оцінювання біосоціальної економіки. *Механізм регулювання економіки*. 2019. № 4. URL: <https://doi.org/10.21272/mer.2019.86.13> (дата звернення: 15.09.2025).
8. Brundtland G.H. Our common future – Call for action. *Environmental Conservation*. 1987. № 14(4). Pp. 291–294.
9. Кудрявцев В. М. Критерії та фактори сталого розвитку транспортного підприємства. *Проблеми та перспективи розвитку підприємництва*. Харків, 2023. № 30. С. 106–116.
10. Кудрявцев В. М. Сучасні аспекти моніторингу сталого розвитку транспортного підприємства: методика та практика. *Проблеми та перспективи розвитку підприємництва*. Харків, 2025. № 34. С. 60–72.

References

1. Elkington, J. (1994). Towards the Sustainable Corporation: Win-Win-Win Business Strategies for Sustainable Development. *California Management Review*, 36(2), 90-102 [in English].

2. 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 (last accessed 15.09.2025).
3. Chuhuiev, Y. O. (2024). Vplyv staloho rozvytku na protsesy transformatsii pidpriemstv transportu [The impact of sustainable development on the transformation processes of transport enterprises]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, 76, 55-60 [in Ukrainian].
4. Khvesyk, M. A. (Ed). (2012). Stalyy rozvytok: svitohlyadna ideolohiya maybutnoho: Monohrafiya [Sustainable development: worldview ideology of the future: Monograph]. K.: Vyd-vo DU In-tu ekonomiky pryrodokorystuvannya ta staloho rozvytku NAN Ukrayiny [in Ukrainian].
5. Boyko, O. V., Dvulit, Z. P. (2013). Stalyy rozvytok transportnoyi systemy Ukrayiny. [Sustainable development of the transport system of Ukraine]. *Naukovyy visnyk NLTU Ukrayiny* – Scientific Bulletin of NLTU of Ukraine, 23(18), 94-103. [in Ukrainian].
6. Etzion, D., Aragon-Correa, A. (2016). Big Data, Management, and Sustainability: Strategic Opportunities Ahead. *Organization & Environment*, 29, 147-155 [in English].
7. Fedyna, S. M. (2019). Formuvannia systemy indykatoriv staloho rozvytku dlia otsiniuvannia biosotsialnoi ekonomiky. [Formation of a system of sustainable development indicators for assessing the biosocial economy]. *Mekhanizm rehuliuвання ekonomiky – Mechanism for regulating the economy*, 4, Retrieved from: <https://doi.org/10.21272/mer.2019.86.13>
8. Brundtland, G. H. (1987). Our common future – Call for action. *Environmental Conservation*, 14(4), 291-294 [in English].
9. Kudriavtsev, V. M., (2023). Kryterii ta faktory staloho rozvytku transportnoho pidpriemstva. [Methodology for assessing the level of sustainable development of transport enterprise]. *Problemy ta perspektyvy rozvytku pidpriemnytstva – Problems and prospects for the development of entrepreneurship*. 30. 106-116 [in Ukrainian].
10. Kudriavtsev, V. M., (2025). Suchasni aspekty monitorynhu staloho rozvytku transportnoho pidpriemstva: metodyka ta praktyka. [Modern aspects of monitoring the sustainable development of a transport enterprise: methodology and practice]. *Problemy ta perspektyvy rozvytku pidpriemnytstva – Problems and prospects for the development of entrepreneurship*. 34. 60-72 [in Ukrainian].

METHODOLOGICAL ASPECTS OF FORMING ACCOUNTING AND ANALYTICAL INFORMATION FOR ASSESSING THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF TRANSPORT ENTERPRISES

KUDRIAVTSEV V., PhD in Economics, Associate Professor, Department of Economics and Entrepreneurship, Kharkiv National Automobile and Highway University, Ya. Mudrogo str., 25, Kharkiv, Ukraine, 61002.

E-mail: slavkudr@gmail.com, ORCID: 0000-0002-7617-6390.

Abstract. *The purpose of this work is to improve the methodological aspects of forming accounting and analytical information on the sustainable development of a transport enterprise, which will allow assessing the effectiveness of the sustainable development strategy. A number of modern general scientific methods and approaches were used in the work. In particular, the abstract-logical method was used, which includes analysis and synthesis, inductive and deductive approaches. The generalization method was used to analyze information sources and study local and international experience. In addition, the method of systematic analysis allowed us to study the object in a complex manner, taking into account the interrelationships between its elements and ensuring a holistic perception of the problem under consideration.*

The article discusses the theoretical and methodological aspects of forming accounting and analytical information to ensure the sustainable development of transport enterprises. The starting point for the analysis is the concept of sustainable development, which originated in the 1970s, and J. Elkington's "three dimensions" model (people – planet – profit), which emphasizes the interdependence of social, economic, and environmental components. The authors argue that it is critically important for modern transport companies to take into account not only financial indicators but also non-financial factors such as social responsibility, environmental performance, digital innovation, and stakeholder engagement. The paper focuses on the need to develop integrated reporting in accordance with the ESG model, which combines economic, social, and environmental indicators and allows for greater transparency in business activities. The main stages of creating such reporting are highlighted, from strategic vision to the identification of key performance indicators and the evaluation of achieved results. It is emphasized that traditional financial reporting cannot reflect all aspects of business sustainability, and therefore there is a need for a comprehensive approach to information management.

An analysis of recent studies by Ukrainian scientists shows that the turbulence of the external environment is transforming approaches to transport development strategies and requires the improvement of methodological tools. It is concluded that the transition of transport companies to the principles of sustainable development creates a number of advantages: reduction of costs and dependence on resources, formation of a positive image, strengthening of trust among investors and partners, and expansion of opportunities for long-term development.

Thus, the approach to the formation of accounting and analytical information and integrated reporting proposed in the article can become an effective tool for corporate governance, which will contribute to increasing competitiveness and ensuring the sustainable development of transport enterprises in modern conditions.

Key words: *sustainable development, strategy, accounting and analytical information, transport enterprise, reporting.*

