

ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМИ РЕГУЛЮВАННЯ ПРОЦЕСІВ СТАЛОГО РОЗВИТКУ НА ТРАНСПОРТІ ТА В ЛОГІСТИЦІ

Парфентьєва Олена Геннадіївна

кандидат економічних наук, доцент,

доцент кафедри економіки

Національного транспортного університету

Концепція сталого розвитку наразі є панівною ідеологією, що має глобальний характер та стосується всіх рівнів соціально-економічних систем. В Україні складові цієї концепції поступово інтегруються в політику, стратегії та практики економічної діяльності, формується культура соціальної відповідальності та обговорюється проблеми екологічної безпеки, у т.ч. на рівні компаній. Очевидно, що у сучасних умовах швидкість поширення сталої поведінки серед національних суб'єктів господарювання є повільнішою ніж в країнах ЄС, проте з урахуванням євроінтеграційних перспектив менеджмент та власники мають вже усвідомлювати, що у майбутньому вимоги ЄС та можливості, створені на підтримку проектів, що відповідають критеріям сталості, можуть стати або обмеженнями, або навпаки драйверами економічного зростання.

Дотримання та впровадження принципів сталого розвитку передбачає інтеграцію екологічних, соціальних і управлінських практик в інвестиційний аналіз, політику власності та економічну діяльність загалом. Це вимагає від компаній формування систем моніторингу і обліку показників сталого розвитку, створення політик представлення відповідної інформації, формування звітності та утримання фахівців або залучення сторонніх організацій, спроможних проводити такого роду дослідження. На підтримку реалізації цих завдань спрямовано зусилля щодо встановлення стандартів для звітності. Глобальна ініціатива звітності (GRI) [8] передбачає формування сталого майбутнього завдяки прозорості та відкритого діалогу про вплив на навколишнє середовище. Відповідно до місії GRI звітування має стати звичайною практикою всіх організацій.

Механізм звітності про сталий розвиток як сукупність рекомендацій (керівництва GRI: G1, 2000 рік; G2, 2002 рік; G3, 2006 рік; G4, 2013 рік) на перших етапах передбачав дотримання принципів відповідальної екологічної поведінки і надалі був розширений через включення соціальних, економічних питань та питань управління. У 2016 році GRI перейшла від надання рекомендацій до встановлення глобальних стандартів звітності про сталий розвиток [12], що надалі продовжували

оновлюватися із додаванням стандартів щодо оподаткування (2019 рік) та відходів (2020 рік). Суттєве оновлення універсальних стандартів відбулось у 2021 році та продовжує корегуватись через розробку галузевих стандартів [7]. Процедури перегляду універсальних стандартів ґрунтуються на прогностному підході, який означає, що організації матимуть найкращі можливості використовувати звітність GRI для відповіді на нові нормативні потреби в розкритті інформації, такі як Директива ЄС щодо корпоративної звітності щодо сталого розвитку (CSRD) [1; 3–5] та Міжнародні стандарти фінансової звітності (IFRS) [9].

Відповідно до секторальної програми (галузевих стандартів Глобальної ініціативи звітності) список пріоритетних секторів складається з сорока укрупнених видів діяльності, розподілених за чотирма групами: Група 1. Основні матеріали та потреби. Група 2. Промисловість. Група 3. Транспорт, інфраструктура та туризм. Група 4. Інші послуги та легка промисловість. За третьою групою «Транспорт, інфраструктура та туризм» планується розробити галузеві стандарти для десяти секторів: (1) медіа та зв'язок, (2) програмне забезпечення, (3) нерухомість, (4) транспортна інфраструктура, (5) морські послуги, (6) автоперевезення, (7) авіакомпанії, (8) торгівля, дистрибуція та логістика, (9) упакування, (10) готелі. Запропоновані через GRI універсальні стандарти зміщують увагу з принципів екологічної поведінки на питання ESG, зміцнюють основи звітності, забезпечуючи вищий рівень прозорості організаційного впливу на економіку, навколишнє середовище та людей.

Зважаючи, що сектор транспорту та інфраструктури надержить до пріоритетних, проблемі сталого розвитку транспорту та створення сталої інфраструктури приділяється багато уваги і з позицій забезпечення фінансової підтримки. Стосовно проблеми створення сталої інфраструктури слід зазначити, що основні вузькі місця включають брак потенціалу для розвитку в поєднанні з труднощами по структуруванню проектів, що фінансуються приватними інвесторами, і розробці стабільного місцевого регуляторного середовища, яке визначає політику ціноутворення та використання. Завдяки прийняттю Інвестиційного плану для Європи, відомому як план Юнкера [10; 13] і створенню Європейського фонду стратегічних інвестицій (EFSI) [6] з'явилась можливість мобілізувати значний капітал для високоякісних інвестиційних проектів довгострокового економічного зростання, між тим тільки п'ята частина капіталу спрямовується на фінансування розвитку інфраструктури. Вже зараз експерти наголошують, що досягнення цілей ЄС у сфері охорони навколишнього середовища та сталого розвитку потребує усунення вузьких місць, які стримують інвестиції в сталу інфраструктуру, що особливо важливо для фінансування переходу до низьковуглецевої, більш екологічної

економічної моделі в енергетичному та транспортному секторах. Ключовим вузьким місцем є потенціал для розробки проектів. Інфраструктура сталого розвитку потребує підтримки процесу передачі досвіду між країнами та консультування держав і місцевих органів влади щодо: формування чіткої і комплексної стратегії мобілізації фінансових ресурсів на національному, регіональному та місцевому рівнях, у тому числі з приватних джерел; підвищення рівня надійності регуляторного середовища у сфері відновлюваної енергетики та пов'язаної з нею інфраструктури; розробка інвестиційних рамок для швидшої побудови комплексної зеленої інфраструктури; формування єдиного підходу до укладення контрактів; забезпечення найкращого розвитку проектів.

Слід звернути увагу, що інфраструктурні проекти загалом і тим більше сталі інфраструктурні активи складні для проектування, фінансування, будівництва та вимагають високого рівня технічної експертизи та знання сучасних технологій, а отже нерівномірний розподіл потужностей створює прогалини в інфраструктурних інвестиціях, уповільнює прогрес до економіки з низьким рівнем викидів вуглецю, підвищує ризик не досягнення кліматичних і енергетичних цілей (Jones D., et al., 2018 [11], Dhakal S., et al., 2022 [2]). Виходячи з цього, при розв'язанні проблем розвитку сталої інфраструктури пропонується передусім надавати перевагу діяльності, що сприяє досягненню екологічних цілей, а отже пріоритезувати інвестиції, які фінансують екологічно стійку економічну діяльність, і лише далі включаючи в систему прийняття рішень щодо структурування проектів інші цілі сталого розвитку, зокрема соціальні. Портфель сталих проектів має формуватися не тільки з великомасштабних інфраструктурних проектів, а й передбачати реалізацію менш масштабних розподілених проектів, що впливають на клімат, навколишнє середовище та будуть розв'язувати соціальні проблеми. При цьому інвестиційна аналітика має передбачати оцінку інвестиційних цілей і толерантності до ризику для обґрунтованого обрання фінансових інструментів або страхових продуктів. Крім того можуть використовуватися і інші інструменти, зокрема бенчмарки або індекси, які ґрунтуються на еталонних показниках ESG, відіграють центральну роль у формуванні цін на фінансові інструменти та інші відповідні активи у фінансовій системі та дозволяють відстежувати та вимірювати ефективність і розподіляти активи, зменшуючи ризики зеленого вимивання.

Список використаних джерел:

1. Corporate sustainability reporting. European Commission. Available at: https://finance.ec.europa.eu/capital-markets-union-and-financial-markets/company-reporting-and-auditing/company-reporting/corporate-sustainability-reporting_en
2. Dhakal S., Minx J. C., Toth F. L. Emissions Trends and Drivers. In IPCC, 2022: Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III

to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge University Press, Cambridge, UK and New York, NY, USA. 80 p.

3. Directive (EU) 2022/2464 of the European Parliament and of the Council of 14 December 2022 amending Regulation (EU) 537/2014, Directive 2004/109/EC, Directive 2006/43/EC and Directive 2013/34/EU, as regards corporate sustainability reporting (2022).

4. Directive 2013/34/EU of the European Parliament and of the Council of 26 June 2013 on the annual financial statements, consolidated financial statements and related reports of certain types of undertakings (2013).

5. Directive 2014/95/EU of the European Parliament and of the Council of 22 October 2014 amending Directive 2013/34/EU as regards disclosure of non-financial and diversity information by certain large undertakings and groups (2014).

6. European Fund for Strategic Investments. Available at: <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/investment-plan/strategic-investments-fund/>

7. GRI Sector Program – List of prioritized sectors. Revision 3. Approved by the GSSB on 19 October 2021. Available at: <https://www.globalreporting.org/media/mqznr5mz/gri-sector-program-list-of-prioritized-sectors.pdf>

8. GRI: Global Reporting Initiative. Available at: <https://www.globalreporting.org/about-gri/>

9. International Financial Reporting Standards, IFRS. Available at: <https://www.ifrs.org/>

10. Investment Plan for Europe: The Juncker Plan's impact in the real economy. Available at: https://economy-finance.ec.europa.eu/eueconomyexplained/graphs-economic-topics/investment-plan-europe-juncker-plans-impact-real-economy_en

11. Jones D., Buck M., Sakhel A. (February 14, 2018) Energy Transition in the Power Sector in Europe: State of Affairs in 2017. Agora Energiewende, Berlin, 18 p.

12. The global standards for sustainability impacts. GRI: Global Reporting Initiative. Available at: <https://www.globalreporting.org/standards/>

13. The Investment Plan for Europe: Questions and Answers. Available at: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_15_5419