

УДК 334.752:351.81

DOI: <https://doi.org/10.32782/2304-0920/2-100-3>

Тарлопов І. О.

Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5715-9675>

СОЦІАЛЬНИЙ РИЗИК ПРОЄКТІВ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРУ У СИСТЕМІ СТАЛОГО РОЗВИТКУ

У статті розглянуто особливості вимірювання соціальних ризиків проєктів у системі сталого розвитку. Теоретико-методологічною основою дослідження є сучасні теорії, концепції, гіпотези концепції сталого розвитку. На основі контент-аналізу запропоновано класифікувати критичні елементи соціальної стійкості транспортних проєктів за двома рівнями: системний та рівень проєкту. Відокремлено тринадцять показників соціальних ризиків на основі вирішення альтернативи «Value for Money». Побудована концептуальна модель проєкту у тривимірному просторі сталого розвитку: економічний, соціальний, екологічний. Розглянуто обмеження прийняття управлінських рішень у області ідентифікації соціальних ризиків проєктів транспортного сектору.

Ключові слова: соціальний ризик, проєкт, ціль сталого розвитку, стратегія, соціальний конфлікт.

Постановка проблеми. Мета введення приватного сектору в сферу будівництва та експлуатації транспортної інфраструктури – підвищення загальної ефективності, ефективності державних послуг, відповідності багатоаспектним потребам суспільства. Тому задоволення громадськості, яка безпосередньо пов'язана з соціальним забезпеченням, є ключовим для успіху проєкту.

Державний чи приватний сектор як учасники транспортних проєктів зазвичай вразливі та чутливі до змін (зміни ландшафту, впливу на навколишнє середовище, міграція населення й ін.), що може призвести до прояву різноманітних соціальних проблем. Тому вони можуть стикатися зі значними проблемами в транспортних проєктах, пов'язаними із соціальними змінами, включаючи бідність, охорону здоров'я, освіту, безпеку дорожнього руху, гендерну справедливість, соціальні гарантії, торгівлю людьми, зайнятість праці, що у кінцевому результаті буде мати значний вплив на транспортні проєкти та розвиток транспортних систем у цілому. Більше того, транспортні проєкти зазвичай управляються, реалізуються та підтримуються державним сектором, а, отже, участь приватного сектору, який орієнтується на комерційні цілі, може зменшувати їх соціальну цінність.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню різноманітних аспектів реалізації проєктів транспортного сектору присвячено багато праць українських науковців і практиків.

О. Бататін у своїх роботах акцентує увагу на перспективах розвитку взаємодії суб'єктів публічно-приватного партнерства у проєктах транспортної інфраструктури й висвітлює інноваційні підходи та можливі стратегії, які можуть сприяти подоланню проблем та сприяти сталому розвитку в цій галузі [1]. На його думку, взаємодія суб'єктів публічно-приватного партнерства в проєктах транспортної інфраструктури вимагає комплексного підходу та ефективного розв'язання проблем для досягнення успішних результатів у сфері розвитку транспортних мереж та об'єктів інфраструктури [1].

Г. Шворнікова та С. Сорока провели аналіз досліджень проблем управління ризиками у транспортному будівництві, узагальнили поняття проєктного ризику та факторів, що визначають можливість їх настання [2]. У своїй статті [2] вони також представили статистичний аналіз інвестицій у транспорті галузь та підтвердили необхідність розробки інвестиційних проєктів щодо

розвитку інфраструктури транспорту, запропонували класифікацію ризиків при реалізації проєктів транспортної інфраструктури на кожному етапі життєвого циклу.

О. Бакуліч, І. Кіс та В. Занора звернули увагу на необхідність проведення екологічного аналізу під час управління транспортними проєктами при оцінюванні впливу екологічного ризику на навколишнє середовище [3]. Визначаючи та оцінюючи екологічний ризик, автори зауважили, що він впливає на повітря, акустичне середовище, водне середовище та ґрунти. Також, на їх думку, серед інших важливих аспектів управління ризиком транспортного проєкту є визначення прямого та опосередкованого впливу екологічного ризику на людину [3, с. 62].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Соціальні проблеми можуть бути перетворені на соціальні ризики, якщо суперечки, пов'язані з ними, не будуть вирішуватися ретельно та належним чином. Концепція соціального ризику стосується ризиків, які можуть впливати на все суспільство та призвести до соціальної турбулентності та соціальних заворушень у формах соціальної напруги та колективних конфліктів, які можуть породити суспільні протистояння, публічні протести та навіть насильницькі конфлікти. Соціальний конфлікт – це боротьба людей у суспільстві, які використовують неінституціоналізовані або незаконні способи дій для реалізації своїх інтересів. Ці недисципліновані дії, безумовно, загрожують соціальній стабільності. Соціальні ризики можна охарактеризувати як ймовірність соціальних конфліктів, які загрожують соціальній стабільності, соціальному порядку та спричиняють подальшу соціальну кризу. Для транспортного проєкту соціальні ризики можуть виникати, коли зацікавлені сторони визначають вразливість проєкту з соціальної точки зору. Їх прояв може знищити репутацію транспортних проєктів і може торкатися права людини, праці чи екологічної стійкості. Саме це було та залишається пріоритетним напрямом сталого розвитку у післявоєнний період в Україні. Зміна умов внутрішнього середовища впливає на стабільність українського суспільства, а, отже, питання зменшення соціальних ризиків потребує подальшого дослідження.

Метою статті є обґрунтування факторів соціального ризику проєктів транспортного сектору на основі концепції сталого розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Соціальні ризики можуть негативно впливати на стійкість, оскільки на вигоди всіх зацікавлених сторін проекту можуть негативно впливати соціальні конфлікти та кризи. WCED (Всесвітня комісія з навколишнього середовища та розвитку) визначила стійкість як «розвиток, який відповідає потребам сучасності, не порушуючи здатність майбутніх поколінь задовольнити їхні потреби», що поєднує в собі соціальні, екологічні та економічні питання» [4]. Таким чином, для досягнення цілей сталого розвитку (ЦСР) транспортних систем потрібен баланс трьох стовпів сталого розвитку – соціальної, екологічної та економічної стійкості.

Для транспортного проекту кінцевою метою його реалізації є досягнення VfM (Value for Money – співвідношення ціни та якості) за державну послугу та/чи товар. BVfM – це максимально досяжний результат від розробки та реалізації транспортного проекту. У новому транспортному проекті мета VfM повинна відображати цілі, місії, загальний стратегічний план уряду та довгострокові вигоди для приватного та громадського секторів. Отже, має бути розроблена Стратегія розвитку якісних громадських об'єктів та послуг. При цьому слід урахувати, що на процес досягнення VfM для транспортних проектів впливають економічні, екологічні та соціальні наслідки їх реалізації. Оскільки сталий розвиток є остаточною метою транспортних проектів, ці три наслідки можуть вплинути на реалізацію завдяки їх впливу на соціальну стійкість та VfM проектів.

У таблиці 1 представимо Критичні елементи соціальної стійкості транспортних проектів (S1–S13).

Прояв цих критичних елементів транспортних проектів має різні фокуси та області. Виходячи з їх визначення з точки зору соціальної стійкості ці критичні елементи можна розділити на два рівні: рівень проекту і системний рівень. Рівень проекту підкреслює вплив проекту на інтереси людей та соціальну стабільність, і ці елементи тісно пов'язані з людьми. Системний рівень визначає вплив транспортної системи на суспільство та індивіда, їх взаємодію, що має більш широкий діапазон, а елементи цього рівня зосереджуються на сучасних та майбутніх цінностях та зовнішніх ситуаціях (як позитивні, так і негативні) системи [11–13].

Наприклад, «Керівництво» (S3) орієнтоване на конкретні кроки у процесі розробки політики: оцінка варіантів, прийняття рішень та/або

впровадження. Таким чином, його слід класифікувати як елемент системного рівня. «Здоров'я та безпека» (S4) визначається як стан повного фізичного, психічного та соціального добробуту, а не просто відсутність захворювання. Цей елемент необхідно визначати як на рівні проекту, так і на системному рівні. Мету діяльності також необхідно враховувати при обговоренні мети сталого розвитку проектів, що є співвідношенням ціни та якості. Тому S1 та S4-S12 у таблиці 1 слід розглядати як критичні елементи соціальної стійкості для цього дослідження завдяки їх зосередженості на соціальній стійкості на рівні проекту з урахуванням VfM.

Отже, три наслідки (економічні, екологічні, соціальні) реалізації транспортного проекту матимуть вплив на соціальну стійкість та VfM у процесі реалізації проекту. Таким чином, шляхом аналізу впливу на зацікавлених сторін та суспільство під час будівництва та експлуатації транспортних проектів та критичних елементів соціальної стійкості (таблиця 1) можна визначити фактори соціальних ризиків (ФСР) транспортних проектів у тримірному просторі сталого розвитку: економічний, екологічний та соціальний. Концептуальна модель транспортного проекту у тривимірному просторі сталого розвитку (соціальна, економічна та екологічна стійкість), яка дозволяє виявити можливі ФСР транспортних проектів, представлена на рис. 1.

Висновки з проведеного дослідження. Потенційне використання ідентифікованих Цілей сталого розвитку – це виявлення слабкостей в управлінні соціальними ризиками транспортних проектів, де можуть бути прийняті різні методи вимірювання для моніторингу та розрахунку будь-яких конкретних змін соціальної цінності та соціальної стійкості. Більше того, ідентифіковані фактори соціальних ризиків можуть бути використані для впровадження ефективного управління транспортними проектами з метою зменшення негативних соціальних наслідків та підвищення стійкості транспортної системи.

Подальші дослідження соціальних ризиків транспортних проектів повинні зосередитися на найкращих практиках їх ідентифікації та управління. Крім того, необхідно додатково вивчити взаємозв'язок економічного, екологічного та соціального впливу транспортних проектів та зміни потоку транспортного руху, поведінки під час подорожей, структури державно-приватного партнерства.

Таблиця 1

Критичні елементи соціальної стійкості транспортних проектів

№	Критичні елементи соціальної стійкості	Рівень проекту	Системний рівень	Це співвідношення ціни та якості?
S1	Рівні можливості	+	+	+
S2	Освіта та навчання	x	+	x
S3	Керівництво		+	x
S4	Здоров'я та безпека	+	+	+
S5	Працевлаштування	+	+	x
S6	Безпека	+	+	
S7	Права Людини	+	+	+
S8	Корінні права	+	+	x
S9	Праці та зайнятості	+	+	x
S10	Стандарти практичної діяльності	+	+	x
S11	Культурна спадщина	+	+	x
S12	Залучення та розвиток громади	+	+	+
S13	Розвиток технологій	x	+	+

Джерело: систематизовано автором з урахуванням [5-10]

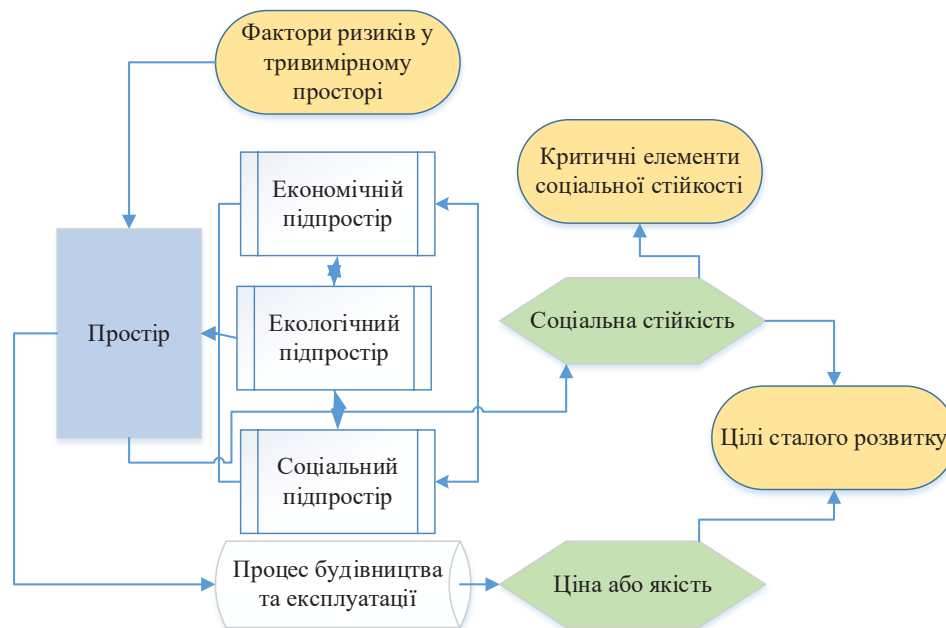


Рис. 1. Концептуальна модель проекту у тривимірному просторі сталого розвитку

Джерело: авторська розробка

Список використаних джерел:

1. Бататін О. Взаємодія суб'єктів публічно-приватного партнерства в проектах транспортної інфраструктури: проблеми та перспективи. *Наукові перспективи*. 2024. № 2 (44). С. 87–92.
2. Шворнікова Г. М., Сорока С. І. Проектні ризики розвитку інфраструктури транспорту. *Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля*. 2021. № 4 (268). С. 112–117.
3. Бакуліч О. О., Кіс І. Р., Занора В. О. Тенденції управління екологічними ризиками транспортних проектів. *Збірник наукових праць Черкаського державного технологічного університету*. 2020. № 56. С. 62–69.
4. WCED (World Commission on Environment and Development). *Our common future*. Oxford Engl. *Oxford Univ. Press* 1987. No. 11. P. 53–78.
5. Содома Р. І., Когут М. В., Демчина В. Р. Розвиток транспортної інфраструктури як фактор підвищення глобальної конкурентоспроможності. *Економіка та суспільство*. 2024. № 60. URL: <https://sci.ldubgd.edu.ua/bitstream/123456789/13426/2/3653-Текст%20статті-3567-1-10-20240405.pdf> (дата звернення: 04.05.2024).
6. Степаненко С. В., Городецька Т. Е., Руденко С. В. Інвестиційна складова розвитку транспортної системи України. *Економічний простір*. 2023. № 184. С. 123–128.
7. Кушнір Н. О., Сідак С. В. Сучасний стан іноземного інвестування у розвиток високотехнологічних стартап-проектів в Україні технологій. *Наукові інновації та передові технології* (Серія «Управління та адміністрування», Серія «Право», Серія «Економіка», Серія «Психологія», Серія «Педагогіка»). 2023. № 5(19). С. 84–92.
8. Черній В., Творонович В. Комбінований підхід впровадження маркетингової та економічної стратегії розвитку підприємства муніципального транспорту. *Економіка та суспільство*. 2020. № 22. URL: <http://www.economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/167> (дата звернення: 04.05.2024).
9. Шевченко Р. Б., Іващенко Т. О. Стагнація транспортної галузі України як результат системних соціальних потрясінь. *Проблеми сучасних трансформацій. Серія: економіка та управління*. 2024. № 11. URL: <https://reicst.com.ua/pmt/article/view/2024-11-03-07> (дата звернення 04.05.2024).
10. Стрілок І. І., Шкляр В. В. Пріоритети в реалізації сталого розвитку транспортної складової. *Економіка і управління*. 2021. № 50. С. 34–42.
11. Парфентьева О. Методологічні підходи в управлінні розвитком транспортних компаній як соціально-економічних систем. *Економіка і управління*. 2023. № 53. С. 27–39.
12. Тарлопов І. О. Статистичне оцінювання інвестиційного співробітництва між Україною та країнами ЄС. *Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. Серія «Економічні науки»*. 2021. № 2-1. С. 91–96. URL: <http://www.puet.poltava.ua/index.php/economics/article/view/67> (дата звернення: 26.10.2023).
13. Тарлопов І. Статистичне оцінювання обсягу виробництва енергії з відновлюваних джерел енергії у країнах ЄС. *Організаційно-економічні аспекти розвитку підприємницьких структур в Україні та світі*. 2022. С. 357–378.

References:

1. Batatin O. (2024) Vzaiemodiia subiektiv publichno-pryvatnoho partnerstva v proektakh transportnoi infrastruktury: problemy ta perspektivy [Interaction of public-private partnership entities in transport infrastructure projects: problems and prospects]. *Scientific prospects*, no. 2 (44), pp. 87–92. (in Ukrainian)
2. Shvornikova G.M., Soroka S.I. (2021) Proiektni ryzyky rozvytku infrastruktury transportu [Prose risks of development of transport infrastructure]. *Bulletin of the Vladimir Dahl Eastern Ukrainian National University*, no. 4 (268), pp. 112–117. (in Ukrainian)
3. Bakulich O.O., Kiss I.R., & Zanora V.O. (2020) Tendentsii upravlinnia ekolohichnymy ryzykamy transportnykh proektiv [Trends in the management of environmental risks of transport projects]. *Collection of scientific works of Cherkasy State Technological University*, no. 56, pp. 62–69. (in Ukrainian)
4. WCED (World Commission on Environment and Development). (1987) *Our common future*. Oxford Engl. *Oxford Univ. Press*, no. 11, pp. 53–78.

5. Sodoma R.I., Kohut M.V., & Demchina V.R. (2024) Rozvytok transportnoi infrastruktury yak faktor pidvyshchennia hlobalnoi konkurentospromozhnosti [Development of transport infrastructure as a factor in increasing global competitiveness]. *Economics and society*, no. 60. Available at: <https://sci.lidubgd.edu.ua/bitstream/123456789/13426/2/3653-Текст%20статті-3567-1-10-20240405.pdf> (in Ukrainian)
6. Stepanenko S.V., Gorodetska T.E., & Rudenko S.V. (2023) Investytsiina skladova rozvytku transportnoi systemy Ukrainy [Investment component of development of the transport system of Ukraine]. *Economic space*, no. 184, pp. 123–128. (in Ukrainian)
7. Kushnir N.O., Sidak S.V. (2023) Suchasnyi stan inozemnoho investuvannia u rozvytok vysokotekhnolohichnykh startap-proiektiv v Ukraini tekhnolohii [The current state of foreign investment in the development of high-tech startup projections in Ukraine technology]. *Scientific innovations and advanced technologies (Series "Management and Administration", Series "Law", series "Economics", series "Psychology", series "Pedagogy")*, no. 5(19), pp. 84–92. (in Ukrainian)
8. Cherniy V., Tyronovich V. (2020) Kombinovanyi pidkhid vprovadzhennia marketynhovoї ta ekonomichnoi stratehii rozvytku pidpriemstva munitsypalnoho transportu [Combined approach to the introduction of marketing and economic strategy for the development of the municipal transport enterprise]. *Economics and society*, no. 22. Available at: <http://www.economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/167> (in Ukrainian)
9. Shevchenko R.B., Ivashchenko T.O. (2024) Stahnatsiia transportnoi haluzi Ukrainy yak rezultat systemnykh sotsialnykh potriasin [Stagnation of the transport industry of Ukraine as a result of systemic social upheaval]. *Problems of modern transformations. Series: Economics and Management*, no. 11. Available at: <https://reicst.com.ua/pmt/article/view/2024-11-03-07> (in Ukrainian)
10. Strel I.I., Shklyar V.V. (2021) Priorytety v realizatsii staloho rozvytku transportnoi skladovoi [Priorities in the implementation of sustainable development of the transport component]. *Economics and management*, no. 50, pp. 34–42. (in Ukrainian)
11. Parfentyeva O. (2023) Metodolohichni pidkhody v upravlinni rozvytkom transportnykh kompanii yak sotsialno-ekonomichnykh system [Methodological approaches in managing the development of transport companies as socio-economic systems]. *Economics and management*, no. 53, pp. 27–39. (in Ukrainian)
12. Tarlopov I.O. (2021) Statystychnе otsiniuvannia investytsiinoho spivrobitnytstva mizh Ukrainoiu ta krainamy YeS [Statistical assessment of investment cooperation between Ukraine and EU countries]. *Scientific Bulletin of Poltava University of Economics and Trade. Economic Science Series*, no. 2-1, pp. 91–96. Available at: <http://www.puet.poltava.ua/index.php/economics/article/view/67> (in Ukrainian)
13. Tarlopov I. (2022) Statystychnе otsiniuvannia obsiahu vyrobnytstva enerhii z vidnovliuvanykh dzherel enerhii u krainakh YeS [Statistical estimation of energy production from renewable energy sources in EU countries]. *Organizational and economic aspects of development of business structures in Ukraine and the world*, pp. 357–378. (in Ukrainian)

Tarlopov Ihor

Oles Honchar Dnipro National University

SOCIAL RISK OF TRANSPORTATION INDUSTRY PROJECTS IN THE SYSTEM OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT

Summary

The article examines the peculiarities of estimating social risks in the system of sustainable development. The theoretical and methodological basis of the study is represented by modern theories, concepts, hypotheses of the concept of sustainable development. Social problems may transform into social risks if disputes associated with social problems cannot be resolved thoroughly and appropriately. The concept of social risk refers to risks that might affect the entire society and lead to social turbulence and social unrest in the form of social tensions and collective conflicts that may further ensue in social confrontations, public protests and even violent conflicts. Social risks can decimate the reputation of projects in transportation, which may include human rights, labor or environmental sustainability. This namely has always been and remains an absolute priority of sustainable development in the post-war period in Ukraine. Therefore, changes in the internal environment will impact the stability of Ukrainian society as well as reduce social risks which overall requires a new research effort. Based on the content analysis, it is proposed to classify the critical elements of social sustainability in transportation projects into two levels: systemic and project level. Thirteen indicators of social risks have been identified based on solving the «Value for Money» alternative. The references of these critical elements pertain to different focuses and areas. Hence, to keep this list concise and focused, proceeding from their definition from the standpoint of social sustainability, these critical elements can be divided into two levels: the project level and the systemic level. The paper presents a conceptual model of the project in the three-dimensional space of sustainable development: economic, social and environmental. The article considers the limitations of management decision-making within the scope of identifying social risks of transportation industry projects. Furthermore, the identified social risk factors may be used to implement effective project management with the purpose of reducing negative social impacts and increase the sustainability of the urban system.

Keywords: social risk, project, sustainable development goal, strategy, social conflict.