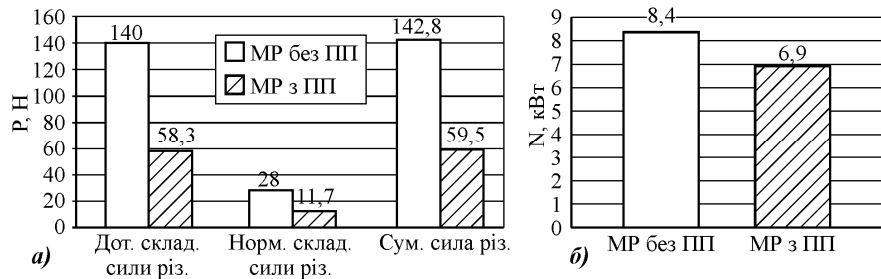


**2. Аналіз силових та енергетичних показників механізмів різання без та із підрізною пилкою.** Для перевірки ефективності проведено порівняльні розрахунки силових та енергетичних параметрів процесу пиляння існуючим та вдосконаленим механізмами різання, згідно з методикою, наведеною в літературі [6], результати яких зображено на рис. 3.

Внаслідок аналізу показників варто зазначити, що:

- під час пиляння основною пилкою вдосконаленої конструкції механізму різання виникають у два з половиною рази менші сили різання порівняно з існуючою конструкцією механізму різання;
- загальна потужність на різання механізму із підрізною пилкою є на 18 % нижчою.



**Рис. 3. Діаграми показників механізмів різання (MP) без та із підрізною круглою пилкою (ПП): а) силових; б) енергетичних**

Застосування вдосконаленої конструкції механізму різання забезпечить:

- підвищення у два рази продуктивності верстата завдяки його роботі із повним робочим циклом;
- зменшення ударних навантажень на зубці основної пилки під час пиляння із попутною подачею і відповідно підвищення точності пиляння;
- зниження енергоємності процесу пиляння із попутною подачею до 18 %.

**Висновки:**

1. На основі аналізу організації процесу ортопиляння із попутною подачею встановлено, що основним його недоліком є значні ударні навантаження на зубці пилки під час їх входу у пропил, що призводить до підвищення потужності та зниження якості оброблення деталей.
2. Запропоновано конструкційний спосіб застосування підрізної круглої пилки, що дає змогу покращити організацію процесу ортопиляння із попутною подачею, внаслідок зниження силових та енергетичних показників цього процесу.
3. Розроблено конструкцію механізму різання із підрізною пилкою, яка забезпечує можливість здійснення повного робочого циклу процесу ортопиляння на верстаті та підвищення у два рази продуктивності його роботи.

**Література**

1. Пилипчук М.І. Аналіз конструкцій круглопилкових верстатів для ортогонального пиляння колод / М.І. Пилипчук, М.Р. Бурдяк // Науковий вісник НЛТУ України : зб. наук.-техн. праць. – Львів : РВВ НЛТУ України. – 2011. – Вип. 21.18. – С. 123-129.  
 2. Якунин Н.К. Подготовка к работе и эксплуатация круглых пил / Н.К. Якунин. – М. : Изд-во МГУЛ, 2000. – 246 с.

3. Фонкин В.Ф. Фрезерование древесины с попутной подачей заготовки : автореф. дисс. на соискание учен. степени канд. техн. наук / В.Ф. Фонкин. – М. : Изд-во МЛТИ, 1951. – 22 с.  
 4. Ивановский Е.Г. Фрезерование и пиление древесины и древесных материалов : учебник / Е.Г. Ивановский, П.В. Василевская, Э.М. Лаутнер. – М. : Изд-во "Лесн. пром-сть", 1971. – 96 с.  
 5. Глебов И.Т. Особенности стругообразования при фрезеровании и пилении древесины / И.Т. Глебов // Деревообработка: технологии, оборудование, менеджмент XXI века : матер. III Междунар. евразийский симпозиум, 2008. – 9 с.  
 6. Копылов В.В. Особенности применения попутной подачи в круглопильных станках при продольном пилении древесины / В.В. Копылов // Деревообработка: технологии, оборудование, менеджмент XXI века : матер. III Междунар. евразийский симпозиум. – 2007. – 2 с.  
 7. Глебов И.Т. Резание древесины : учебн. пособ. / И.Т. Глебов. – Екатеринбург : Изд-во Урал. гос. лесотехн. ун-та, 2007. – 228 с.

**Бурдяк М.Р. Способ повышения эффективности процесса ортопиления бревен на станках с полным рабочим циклом**

Определены основные недостатки пиления древесины круглыми пилами с попутной подачей. Приведена схема и выполнено описание усовершенствованного механизма резания с подрезной пилой. Проведен анализ силовых и энергетических показателей процесса пиления существующего с попутной подачей.

**Ключевые слова:** ортопиление, попутная подача, механизм резания, подрезная пила.

**Burdjak M.R. Ways of improving efficiency process orthosawing wood processing a full duty cycle**

The main disadvantages of sawing wood with circular saws with passing feed. Shows the description of the scheme and implemented improved cutting mechanism with cutting circular saw. The analysis of power and energy parameters of the existing sawmill with passing feed.

**Keywords:** orthosawing, passing feed, the mechanism of cutting, saw cutting.

УДК 656.22.001.26

Ст. викл. Д.В. Руденко; курсант Т.А. Сало – Львівський ДУ безпеки життєдіяльності

**ОБҐРУНТУВАННЯ ПАРАМЕТРІВ, ЯКІ ВПЛИВАЮТЬ НА ПРИШВИДШЕННЯ ДОСТАВКИ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ**

Виконано обґрунтування організації руху прискорених поїздів з урахуванням оцінки фактичної собівартості перевезень, розглянуто можливість зниження величини тарифного коефіцієнта та визначення конкурентоспроможних напрямків перевезень. За допомогою конкурентоспроможних тарифних схем і відповідних їм номенклатури та обсягів перевезень розраховано відстані, на яких залізничний транспорт є конкурентоспроможною ланкою в перевантажувальному сполученні, визначено конкурентоспроможні напрямки перевезень.

**Ключові слова:** залізничний транспорт, обсяг перевезень, доставка вантажів.

**Вступ.** Швидкість просування вантажів та їх своєчасна доставка – основні фактори конкурентоспроможності залізничного транспорту порівняно з іншими видами. Залізниці зазнають великих витрат, це пов'язано з недотриманням термінів доставки вантажів і незбереженням перевезень [3, 4].

У цих умовах технологічні рішення, впроваджувані на залізничному транспорті, повинні передбачати:

- зниження витрат від експлуатаційної діяльності, приведення їх у відповідність з обсягами виконуваної роботи, застосування технологій малих обсягів, скоро-

чення виплат вантажоодержувачам за несвоєчасну доставку вантажів, виключення направлення несправних порожніх вагонів під навантаження та незбереження вантажів;

- підвищення доходів залізниць за рахунок залучення клієнтури, надання додаткових послуг (перевезення "від дверей до дверей", фіксовані пункти відправлення поїздів, прискорені поїзди та ін.).

**Виклад основного матеріалу.** Одним з найважливіших принципів транспортної логістики є доставка вантажів "точно в строк". Крім цього, логістика потребує, щоб виконання терміну доставки було гарантованим, а час приймання вантажу до перевезення та час його видачі повинні бути зручними для вантажовласників [1, 2, 5].

З цією метою виконано обґрунтування організації руху прискорених поїздів (переважно "нічних") для доставки вантажів з гарантованим терміном від приймання до видачі, наприклад 12, 18, 24 та 36 год. Ці поїзди працюють за такою схемою – наприклад, "12-тигодинний" поїзд забезпечує таку технологію транспортно-експедиційного обслуговування: якщо вантажовідправник пред'явить вантаж на будь-якій вантажній станції залізничного вузла до 19<sup>00</sup>, то вантажоодержувач, прибувши на будь-яку станцію призначення в кінцевому вузлі маршруту вже о 7<sup>00</sup> зможе цей вантаж одержати [7].

Для визначення доцільності та конкурентоспроможності впровадження на залізницях України цієї технології перевезень вантажів необхідно насамперед спрогнозувати можливі обсяги перевезень [6, 8].

Відстані, за яких залізничний транспорт як ланка перевантажувального змішаного автомобільно-залізнично-автомобільного сполучення є конкурентоспроможним порівняно з прямим автомобільним перевезенням, визначають, в загальному випадку, як

$$L_{\text{МАКС}} \geq L_{\text{ЗАЛ}} \geq \frac{K_T A_{\text{ВАГ}} + 2e_{\text{ТО}} P_A}{\frac{e_{\text{АКМ}}}{K_{\text{ПДВ}}} - B_{\text{ВКМ}} K_T}, \quad (1)$$

за обов'язкової умови  $e_{\text{АКМ}} > K_{\text{ПДВ}} B_{\text{ВКМ}} K_T$ , де:  $L_{\text{МАКС}}$  – максимально можлива відстань залізничної частини перевезення (наприклад, у межах України – 1200 км);  $L_{\text{ЗАЛ}}$  – відстань доставки вантажу за допомогою залізничного транспорту, км;  $A_{\text{ВАГ}}$  – ставка залізничного тарифу за початково-кінцеву операцію, грн/вагон (без ПДВ – податку на додану вартість);  $e_{\text{ТО}}$  – ставка за тонно-операцію навантажувально-розвантажувальних робіт, грн/т;  $P_A$  – завантаження автомобіля нетто, т;  $e_{\text{АКМ}}$  – ставка тарифу автоперевезення, грн./автомобіле-км (з ПДВ);  $K_{\text{ПДВ}} = 1,2$  – коефіцієнт, що враховує ПДВ – 20 %;  $B_{\text{ВКМ}}$  – ставка залізничного тарифу за операцію перевезення, грн./вагоно-км (без ПДВ);  $K_T$  – коефіцієнт, що застосовується до тарифу залежно від тарифного класу вантажу.

Максимально можливий обсяг перевезень вантажів нічними експресами становлять всі ті вантажі, перевезення яких тарифікуються за тарифними схемами, у яких величина ставки за операцію перевезення, грн./вагоно-км, знаходиться у межах

$$0 < B_{\text{ВКМ}} < B_{\text{ВКМ}}^0 = \left(1 - \frac{E_{\text{ВВ}}}{100}\right) \frac{e_{\text{АКМ}}}{K_{\text{ПДВ}} K_T}, \quad (2)$$

де:  $E_{\text{ВВ}}$  – відсоток економії транспортних та супутніх витрат з урахуванням додаткових витрат на вантажні операції порівняно з автомобільним перевезенням, який становить практичний економічний інтерес для вантажовласника, %;  $B_{\text{ВКМ}}^0$  – граничне значення ставки  $B_{\text{ВКМ}}$ . Це логічно витікає з формули (1) та рівняння (3) (для довільної відстані  $L$ ):

$$\left[ K_T (A_{\text{ВАГ}} + B_{\text{ВКМ}} L) + 2e_{\text{ТО}} P_A \right] K_{\text{ПДВ}} = \left(1 - \frac{E_{\text{ВВ}}}{100}\right) e_{\text{ЛКМ}} L, \quad (3)$$

Чим меншим буде значення  $B_{\text{ВКМ}}$ , що задовольняє умову (2), тим краще це як для вантажовласника, так і для залізниці, оскільки, як це видно з формули (1), за інших однакових умов залізничний транспорт буде конкурентоспроможний за менших відстаней перевезень, де звичайно домінує автотранспорт.

Із попередньо визначеного переліку тарифних схем і максимально можливого обсягу перевезень потрібно виключити ті схеми та відповідні їм вантажі, для яких ставка  $A_{\text{ВАГ}}$  більша за граничне значення:

$$A_{\text{ВАГ}} > A_{\text{ВАГ}}^0 = L_{\text{МАКС}} \left[ \frac{e_{\text{АКМ}}}{K_{\text{ПДВ}} K_T} \left(1 - \frac{E_{\text{ВВ}}}{100}\right) - B_{\text{ВКМ}} \right] - \frac{2e_{\text{ТО}} P_A}{K_T}. \quad (4)$$

Ставки  $A_{\text{ВАГ}}$  та  $B_{\text{ВКМ}}$  для розрахунків і порівняння з граничними значеннями визначають за допомогою класифікатора тарифних схем Тарифного керівництва № 1.

Далі потрібно виключити з переліку тарифних схем і обсягів перевезень ті тарифні схеми, за якими перевозять швидкопсувні вантажі в рефрижераторних вагонах (незів'язність розмірів партій вантажів на залізничному та автомобільному транспорті) і тарифи на перевезення наливних та інших вантажів в цистернах усіх типів (недоцільність або неприпустимість додаткових перевантажувальних операцій). Крім цього, у разі автоперевезень цих вантажів тарифи вищі за середній рівень. Окремо варто розглядати також перевезення масових вантажів маршрутами та вантажів у контейнерах [9], [10].

Після відбору за допомогою умов (2) та (3) конкурентоспроможних (і близьких до них) тарифних схем та відповідних їм номенклатури та обсягів перевезень розраховують відстані, на яких залізничний транспорт є конкурентоспроможним ланкою в перевантажувальному автомобільно-залізнично-автомобільному сполученні.

Для тарифних схем, що є близькими до конкурентоспроможних (значення  $B_{\text{ВКМ}}$  та  $A_{\text{ВАГ}}$  не набагато більші або менші від граничних значень  $B_{\text{ВКМ}}^0$  та  $A_{\text{ВАГ}}^0$ ) потрібно, з урахуванням оцінки фактичної собівартості перевезень, розглянути можливість зниження величини тарифного коефіцієнта  $K_T$ .

Відстані залізничної частини змішаного перевезення, на яких залізничний транспорт є конкурентоспроможним і привабливим для вантажовласників у тарифно-ціновому відношенні розраховують як:

$$L_{ЗАЛ} \geq L_{ЗАЛ}^0 = \frac{A_{ВАГ} + \frac{2e_{ТО}P_A}{K_T}}{\left(1 - \frac{E_{ВВ}}{100}\right) \frac{e_{АКМ}}{K_{ПДВ}K_T} - B_{ВКМ}}, \quad (5)$$

де  $A_{ВАГ}$ ,  $B_{ВКМ}$  – ставки відібраних діючих конкурентоспроможних тарифів.

Наступним кроком є визначення конкурентоспроможних напрямків перевезень. Для цього формується мережа та перелік можливих маршрутів нічних експресів, що здійснюють регулярні, за твердим розкладом перевезення вантажів між великими містами України і, надалі, найбільшими "сусідніми" містами інших країн, передусім Росії, де також розглядається можливість створення подібної мережі маршрутів вантажних поїздів-експресів [11]. З цього переліку маршрутів виключаються ті, загальна довжина яких менша за відстань  $L_{ЗАЛ}^0$ , визначену за формулою (4), або ж ці маршрути продовжуються, з урахуванням географічного розташування міст і вантажопотоків між ними.

Важливим чинником успіху технології доставки вантажів нічними експресами є їх "технологічна привабливість". Останню визначають насамперед їх маршрутною швидкістю  $V_M^{HE}$ . Вона повинна бути не тільки вищою, ніж у прямому автомобільному сполученні  $V_M^{AP}$ , а ще й компенсувати тривалість додаткових перевантажувальних операцій, яка дорівнює, з урахуванням норми часу на переробку 1 т вантажу  $H_q$ , год/т, величині  $2H_q P_A$ .

Маршрутну швидкість нічного експреса  $V_M^{HE}$  визначають як

$$V_M^{HE} = \frac{\sum_{i=0}^n l_i}{\frac{l_0}{v_0} + \sum_{i=1}^n \left(\frac{l_i}{v_i} + \frac{l_{n+1}}{v_{n+1}}\right)} = \frac{L_M^{HE}}{T_D^{HE}}, \quad (6)$$

де:  $L_M^{HE}$  – довжина маршруту нічного експреса, км;  $T_D^{HE}$  – розрахунковий термін доставки вантажу нічним експресом, год.

Нічний експрес повинен забезпечувати прискорення доставки вантажів порівняно з автоперевезенням навіть з урахуванням тривалості додаткових перевантажувальних операцій:

$$\Delta T_D = \frac{L_M^{AP}}{V_M^{AP}} - \frac{L_M^{HE}}{V_M^{HE}} - 2H_q P_A > 0, \quad (7)$$

де  $L_M^{AP}$  – довжина маршруту автоперевезення між пунктами пред'явлення та видачі вантажу, км.

Нічні експреси будуть особливо ефективні в тих регіонах, де за конфігурацією залізничних ліній та автомобільних доріг  $L_M^{AP} > L_M^{HE}$ . Для збільшення дільничних швидкостей нічних експресів потрібно передбачати прокладення їх на графіках руху після пасажирських поїздів з середніми ходовими швидкостями у межах 70÷80 і до 90 км/год. Тривалість простоїв експресів на станціях обміну групами не повинна перевищувати 0,75 год., за винятком однієї станції, розташованої приблизно на середині маршруту, де здійснюється зміна локомотивних бригад тривалістю не більше ніж 1 год.

За таких умов реальними є дільничні швидкості у межах 50÷80 км/год., а маршрутні швидкості, за  $l_0 = l_{n+1} = 20$  км (внутрішньовузлові перевезення передавальними поїздами або диспетчерськими локомотивами),  $l_1 = l_2 = \dots = l_{n-1} = l_n = 105$  км (середня відстань між технічними станціями мережі залізниць), середній кількості станцій обміну групами вагонів ( $n$ ) від 3 до 9 і дільничній швидкості  $v_i$  – від 50 до 80 км/год. (табл. 1).

Табл. Розрахункова тривалість доставки вантажів  $T_D^{HE}$ , год. (чисельник) і маршрутна швидкість доставки вантажів нічними експресами  $V_M^{HE}$ , км/год. (знаменник)

Кількість станцій, $n$	Довжина маршруту, $L_M^{HE}$ , км	Дільнична швидкість $v_i$ , км/год.			
		50	60	70	80
3	250	7,0/35,7	6,2/40,5	5,6/44,9	5,1/48,8
5	460	12,2/37,7	10,7/43,1	9,6/48,1	8,8/52,6
7	670	17,4/38,5	15,2/44,2	13,6/49,4	12,4/54,1
9	880	22,6/39,9	19,7/44,8	17,6/50,1	16,0/55,0

Як видно з таблиці, за кількості станцій обміну  $n=3$  і довжини маршруту  $L_M^{HE}=250$  км можна організувати роботу нічних експресів взагалі без зміни локомотивних бригад, і тоді маршрутна швидкість дещо підвищиться.

Навіть якщо на початковому етапі експлуатації нічних експресів не вдасться досягти та перевищити маршрутної швидкості прямих автомобільних сполучень, це компенсується зручністю розкладу і надійністю курсування нічних експресів. З табл. видно, що можна організувати доставку вантажів нічними експресами на відстані до 450 км – за 12 годин, до 650 – за 18 годин, до 850 км – за 24 години, що практично перебиває увесь діапазон відстаней між найбільшими містами України. Це дає змогу запропонувати вантажовласникам зручний графік взаємодії з залізницею, який повинен широко подаватися через засоби масової інформації.

**Висновки.** З метою впровадження нічних експресів повинна бути опрацьована спрощена система планування та узгодження умов перевезень. Вона повинна бути зручною для відправника та достатньою для залізниці в сенсі забезпечення виконання умов договору перевезення.

На шляху до впровадження нічних експресів доведеться подолати поки що стійкий стереотип, від якого вже давно відійшли в Західній Європі – це фіксований состав чи норма маси поїзда. Як показали розрахунки, в сучасних умовах України також доцільним з економічного погляду й обгрунтованим з техніко-експлуатаційного є введення поїздів змінної, зменшеної маси (крім перевезень масових вантажів). Це особливо актуально для невеликих струменів вагонотоків, вантажів, що потребують термінової доставки – а саме для обслуговування таких перевезень призначені нічні експреси.

### Література

1. Галабурда В.Г. Комплексная оценка качества транспортного обслуживания / В.Г. Галабурда // Железнодорожный транспорт : науч.-теорет., техн.-экон. журнал. – 1999. – № 5. – С. 60-64.

2. Европа без границ в грузовых перевозках // Железные дороги мира : науч.-техн. журнал. – 2002. – № 2. – С. 20-25.
3. Левицький І.Ю. Удосконалення технології прискореної доставки вантажів на залізницях України в умовах ринку транспортних послуг : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. техн. наук / І.Ю. Левицький. – Донецьк, 2004. – 18 с.
4. Левицький І.Е. Об алгоритмах начисления штрафов за просрочку в доставке грузов / И.Е. Левицкий, Н.Л. Цегельник, И.Н. Стрельников // Залізничний транспорт України : наук.-практ. журнал. – 2000. – № 4. – С. 30-33.
5. Магомедова Н.М. Сервис в грузовых перевозках / Н.М. Магомедова, И.Н. Магомедова // Транспорт-2003 : тр. науч.-теор. конф. проф.-препод. состава, Ростов-на-Дону, апр., 2003. – Ростов н/Д : Изд-во Рост. гос. ун-та путей сообщ. – 2003. – Ч. 2. – С. 93.
6. Мироненко В.К. Математическая модель анализа и оценки стратегий развития транспортной системы и оптимизации грузопотоков / В.К. Мироненко, В.М. Мирошниченко, Н.Г. Журбенко и др. // Збірник наукових праць Київського ін-ту залізничного транспорту. – К. : Вид-во "Либідь". – 1999. – Вип. 3. – С. 26-32.
7. Мироненко В.К. Концепція впровадження вантажних поїздів – нічних експресів / В.К. Мироненко, М.Ф. Тітов, В.В. Габа // Залізничний транспорт України : наук.-практ. журнал. – 2003. – № 3. – С. 16-18.
8. Мироненко В.К. Реорганізація роботи сортувальних станцій на етапах підведення вагонотоків / В.К. Мироненко // Залізничний транспорт України : наук.-практ. журнал. – 2003. – № 2. – С. 6-7.
9. Осипов В.Т. Маршрутизация перевозок грузов / В.Т. Осипов. – М. : Изд-во "Транспорт", 1973. – 200 с.
10. Островский А.М. Повышение эффективности перевозок наливных грузов / А.М. Островский, А.В. Христолюбов, С.В. Черняков // Железнодорожный транспорт : науч.-теорет., техн.-экон. журнал. – 2001. – № 11. – С. 28-33.
11. Пряхин А.Д. Один из путей повышения доходов / А.Д. Пряхин // Железнодорожный транспорт : науч.-теорет., техн.-экон. журнал. – 1998. – № 10. – С. 18-19.

**Руденко Д.В., Сало Т.А. Обоснование параметров, влияющих на ускорение доставки грузов железнодорожным транспортом**

Выполнено обоснование организации движения ускоренных поездов с учетом оценки фактической себестоимости перевозок, рассмотрена возможность снижения величины тарифного коэффициента и определения конкурентоспособных направлений перевозок. С помощью конкурентоспособных тарифных схем и соответствующих им номенклатуры и объемов перевозок рассчитаны расстояния, на которых железнодорожный транспорт является конкурентоспособным звеном в перегрузочном сообщении, определены конкурентоспособные направления перевозок.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, объем перевозок, доставка грузов.

**Rudenko D.V., Salo T.A. Justification of the parameters that affect the acceleration of delivery of goods by rail**

Completed study of accelerated movement of trains on the estimation of the actual transportation costs, the possibility of reducing the value of the tariff rate and identify areas of competitive traffic. With competitive tariff schemes and the corresponding nomenclature and traffic volumes are calculated distance at which rail is competitive element in transshipment traffic, traffic areas defined competitive.

**Keywords:** railway, traffic volume, delivery of goods.

**4. ЕКОНОМІКА, ПЛАНУВАННЯ ТА УПРАВЛІННЯ В ГАЛУЗЯХ**

УДК 330.342

Проф. М.О. Кузєлєв, д-р екон. наук – Донецький НУ

**СОЦІАЛЬНИЙ ЗВІТ КОРПОРАЦІЇ: ПЕРСПЕКТИВИ ВПРОВАДЖЕННЯ В КОРПОРАТИВНУ ПРАКТИКУ УКРАЇНИ**

Розглянуто теоретичні та методологічні підходи до формування в Україні системи корпоративної соціальної звітності; проаналізовано необхідність та переваги, які надає соціальний звіт корпорації, досліджено можливість впливу корпорацій на зовнішнє середовище в сучасних умовах. Також запропоновано авторський підхід до формування структури й позиціонування корпоративної звітності з погляду можливості управління зовнішнім середовищем.

**Ключові слова:** корпорація, соціальний звіт корпорації, корпоративні відносини, зовнішнє середовище.

**Постановка проблеми.** На сучасному етапі розвитку економічних відносин відбувається формування Української моделі корпоративного управління й питання соціалізації бізнесу набувають дедалі більшої популярності. Підтвердженням цьому слугують зростання обсягів добродійності та кількості національних корпорацій, що надають громадськості свою звітність про корпоративну соціальну відповідальність. Корпоративна соціальна відповідальність стає сучасною й навіть "модною" філософією бізнесу, яка знаходить реалізацію в добровільному вирішенні корпорацій фінансувати соціально значущі програми, зокрема за рахунок отриманого прибутку від основних видів діяльності. Водночас, часто й густо трапляються випадки "перекрученого" розуміння соціальної місії корпорації в економіці, соціальному оточенні, суспільстві.

**Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми.** На жаль, в українській економічній науці не приділяють достатньої уваги питанням впровадження соціальної звітності корпорацій, що стримує розвиток економічної системи загалом і формування ефективних відносин у трикутнику "державо-суспільство-корпорація". Треба зазначити, що методологічні основи цієї проблеми було закладено в дослідженнях таких класиків політичної економії, як К. Маркс, М. Фрідман, Г. Боуен, К. Девіс, Дж. МакГуір, С. Сеті, А. Керолл.

**Метою роботи** є розроблення на основі системного підходу теоретичних і методологічних основ впровадження соціальної звітності у корпоративну практику в умовах формування і розвитку системи корпоративних відносин в Україні.

**Виклад основного матеріалу.** Вихід українських корпорацій на міжнародні ринки спричинив появу низки проблем, з якими вони раніше не стикалися на національному ринку. Насамперед це необхідність брати на себе певні соціальні зобов'язання по іноземних активах, що купуються, дотримання міжнародних вимог щодо етичного ведення бізнесу, і жорсткі умови європейських банків щодо екологічного аудита проектів. Додатковим поштовхом для впровадження