

УДК 656.08

DOI: <https://doi.org/10.37734/2409-6873-2026-2-16>

## МЕТОДОЛОГІЯ АДАПТАЦІЇ СТАНДАРТІВ НЕФІНАНСОВОЇ ЗВІТНОСТІ ДО ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

Я. Я. НАЗАРЕНКО

кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту,  
Національний транспортний університет  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2343-6988>

**Анотація.** Метою статті є розробка та наукове обґрунтування методології адаптації міжнародних стандартів нефінансової звітності до конкретних умов транспортної галузі, з урахуванням її інфраструктурної специфіки, природно-монопольних елементів, ролі держави та залежності від мережі логістичних ланцюгів. **Методика дослідження.** Досягнення поставленої у статті мети здійснено за допомогою таких методів дослідження: методів узагальнення, методу порівняння, методу структурно-функціонального аналізу, системного підходу. **Результати.** У статті визначено концептуальну основу методології адаптації стандартів нефінансової звітності до транспортної галузі. Запропоновано методологічний підхід до адаптації стандартів, дозволяє врахувати галузеву специфіку транспортної діяльності та забезпечити релевантність показників нефінансового розкриття. **Практична значущість результатів дослідження.** Практична реалізація запропонованих методологічних підходів дозволить транспортному підприємству сформувати ефективну систему управління нефінансовими аспектами, що сприятиме зміцненню його конкурентоспроможності та сталому розвитку.

**Ключові слова:** нефінансова звітність, ESG-звітність, методологія, стандарти нефінансової звітності, транспортна галузь, сталий розвиток.

**Постановка проблеми в загальному вигляді та зв'язок із найважливішими науковими чи практичними завданнями.** В умовах глобальної трансформації світової економіки стандарти нефінансової звітності, такі як GRI (Global Reporting Initiative), TCFD (Task Force on Climate-related Financial Disclosure) та ESRS (European Sustainability Reporting Standards) стають ключовим інструментом для забезпечення прозорості та сталості розвитку бізнесу. Ці стандарти передбачають систематичне розкриття інформації про екологічні, соціальні та управлінські аспекти діяльності підприємств, зокрема транспортної галузі. Однак, слід зазначити, що механічне застосування даних стандартів, навіть галузевих стандартів, без системної методологічної адаптації до конкретних умов діяльності, що включають регуляторні, економічні, технологічні та соціальні особливості, породжує суттєві проблеми. Особливо це стосується транспортних підприємств України, які змушені функціонувати в умовах зруйнованої та пошкодженої війною інфраструктури, нестачі фінансових ресурсів.

Транспортна галузь є однією з найбільш складних методологічно частин нефінансової звітності, що пов'язане з її двоїтим характером. Підприємства транспорту є суттєвим забруднювачем, генеруючи суттєву частку глобальних вуглецевих викидів. Разом з тим підприємства транспорту критично важливими щодо забезпечення базових потреб суспільства у переміщенні, здійснюючи доставку товарів та мобільності населення до пунктів призначення. Відповідно потрібно рівноцінно оцінювати і екологічний слід підприємств, і соціальну цінність їх діяльності. Також слід враховувати тарифне регулювання та субсидії, які формують специфічне фінансове забезпечення транспортних підприємств та впливають на їх ESG-можливості. Маючи мережеву структуру, робота підприємств транспорту залежить не лише від власних рішень, а й від фінансових та ESG-параметрів усієї галузі. Ця особливість проявляється складними ланцюгами взаємозалежностей між перевізниками, постачальниками та інфраструктурними операторами. В українських реаліях ці ланцюги ускладнюються воєнними ризиками.

Методологічна проблема адаптації полягає в необхідності розробки методології адаптації стандартів нефінансової звітності до транспортної галузі, яка б враховувала як глобальні ESG-тренди, так і національні виклики України. Відсутність такої методології створює системний бар'єр для реалізації принципів сталого розвитку, посилює галузеві ризики.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблемам дослідження стандартів нефінансової звітності для підприємств транспортної галузі присвячена велика кількість наукових праць як в Україні так і за її межами.

Принципи формування нефінансової звітності на транспортних підприємствах, зокрема в умовах впровадження економічного механізму сталого розвитку досліджували у своїх працях О. В. Фоміна, О. О. Андросенко [1], О. С. Лемішовська, В.О. Михайловський [2], О. Солодовник, І. Гавриличенко [3]. Проблеми дослідження та обґрунтування методології інтеграції секторної ESG-матриці для автотранспортного підприємства з формуванням стратегічних драйверів розвитку висвітлені в праці Т.В. Деділова, О.Ю. Савойського, О.В. Таценко [4].

Закордонні дослідження виходять на більш високий рівень деталізації. Дослідженню ринків сталого фінансування і зв'язку ESG-розкриттів із вартістю капіталу присвячені статті М. J. Milne, R. Gray [5], J. Grewal, E. J. Riedl, G. Serafeim G. [6], C. Flammer [7]. Вони виявили позитивну реакцію інвесторів та ринку на якість розкриття нефінансових показників у звітності підприємства. Проблеми та можливості інтеграції факторів у бізнес-стратегії підприємств вивчаються у працях L. Kong, M. Akbar, P. Poulova [8], F. A. Almaqtari [9], L. Chen, T. Yuan, R. J. Cebula [10]. Вченими ESG розглядається як стратегічний інструмент, інтегрований з ключовими конкурентними стратегіями, такими як інновації продуктів, управління ланцюгами поставок, а також прийняття фінансових та операційних рішень. Дослідженню методів оцінювання викидів, сценарному аналізу кліматичних ризиків та впровадження «зелених» показників у діяльності підприємств присвячені роботи Kim B., Ko Y.-H. [11], G. S. Pratama, K. Serafina, I. D. Sareng [12], P. Bolton, M. Casperczyk [13], H. B. Christensen, L. Nail, C. Leuz [14], F. Berg, J. F. Kölbl, R. Rigobon [15].

Не зважаючи на значну увагу до проблем формування ефективної методології адаптації стандартів нефінансової звітності до проблем та особливостей функціонування транспортно галузі, невирішеною досі залишається проблема відсутності чіткої методологічної бази, яка б інтегрувала підсистеми галузевої економіки транспорту з методологією стандартів нефінансової звітності та теорією адаптації стандартів в єдину систему.

**Формування цілей статті (постановка завдання).** Метою статті є розробка та обґрунтування методології адаптації міжнародних стандартів нефінансової звітності до умов транспортної галузі з врахуванням специфіки мережевої структури транспортного сектору України, відповідності вимогам європейських та міжнародних стандартів.

**Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів.** З позиції методологічної складової транспортна галузь належить до однієї з найбільш складних у контексті нефінансової звітності. Ця

специфіка пов'язана з особливостями транспортної галузі та її подвійною природою. З одного боку, підприємства транспорту є істотними джерелами забруднення навколишнього середовища. Вони є залежними від нафтових видів палива, мають високу частку енергоспоживання та формують значну частку глобальних парникових викидів. Ці питання повинні бути детально відображені в нефінансовій звітності за допомогою показників вуглецевого сліду, зниження викидів, а також ризиків трансформації клімату та регуляторних змін.

Також, треба зважати, що транспортні підприємства відіграють стратегічно важливу роль забезпечуючи базові потреби суспільства в переміщенні, логістичній підтримці економіки та щоденній мобільності населення. Вони забезпечують доставку товарів до місця призначення, переміщення продуктів між ринками, а також формують можливість доступу населення до робочих місць, навальних закладів, медичних закладів та місць проживання. Ця складова діяльності транспортних підприємств має високу соціальну цінність і впливає на якість життя, конкурентоспроможність регіонів та стійкість економіку. Саме тому вона має чітко відобразитися в нефінансовій звітності як складова ESG-звітності.

Отже, при формуванні методологічних засад адаптації стандартів нефінансової звітності до транспортної галузі важливо враховувати і вимоги міжнародних рамок і специфіку економічних, інституційних та операційних умов функціонування транспортного сектору. Це зумовлює необхідність чітко визначеної основи, яка б забезпечувала узгодженість між принципами нефінансового звітування, галузевими особливостями транспорту та практикою адаптації загальних нормативів.

Концептуальна основа методології адаптації стандартів нефінансової звітності до транспортної галузі формується через інтеграцію трьох теоретичних систем, кожна з яких відіграє відповідну роль у побудові логічного, збалансованого та методичного інструментарію [14]. Першою складовою є система галузевої економіки транспорту. Саме вона розглядає транспорт як економічно особливу галузь з власними законами функціонування. Вона пояснює процес формування попиту та пропозиції на транспортні послуги, вплив інфраструктурних обмежень, регулювання та зовнішніх чинників на економічні результати підприємств. Другою важливою складовою системи є методологія стандартів нефінансової звітності [5]. Відповідно до неї визначаються аспекти, що відображаються у звіті, яким чином вони вимірюються, підтверджуються та чим відрізняються вимоги для різних секторів. Важливим елементом даної складової є принцип матеріальності, який визначає відбір тільки тих

нефінансових показників, які реально впливають на діяльність підприємства або мають істотне значення для нього. Третьою складовою системи є система адаптації стандартів під особливості діяльності транспортних підприємств залежно від їх розмірів та видів діяльності. Ця складова досліджує та визначає трансформацію загальних засад нефінансової звітності в практичну діяльність транспортних підприємств через визначення обов'язкових показників, форму звітності аналіз даних.

Ці три складові є основою системи адаптації нефінансової звітності під особливості транспортної діяльності та базуються на ряді принципів, які визначають її сутність та аспекти трансформації загальних стандартів у галузеві (рис. 1). Ці принципи виконують роль теоретичного ядра, яке забезпечує узгодженість між міжнародними стандартами, національними умовами та галузевими особливостями транспортної діяльності.

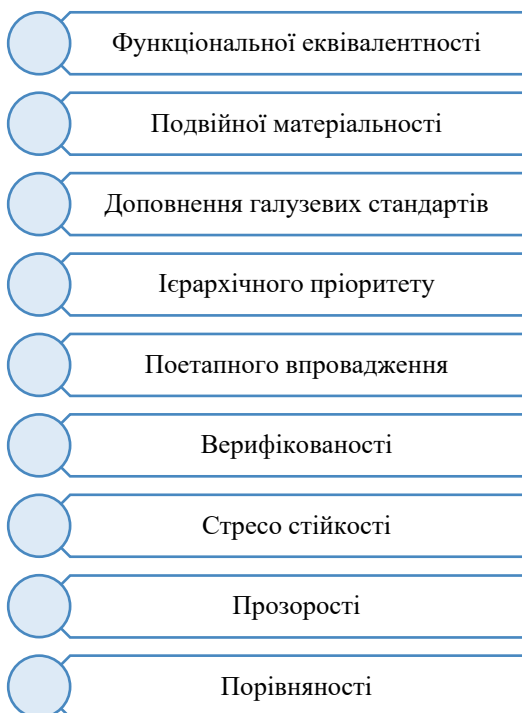
Слід зазначити, що жоден із існуючих стандартів нефінансової звітності не розроблявся спеціально для транспортних підприємств, та не передбачає врахування наслідків війни на стан підприємства та проблеми пострадянських суспільств. Принцип доповнення галузевих стандартів передбачає визначення показників, які є фінансово, соціально та екологічно матеріальними для таких підприємств, але відсутні у стандартних наборах параметрів. Серед важливих

доповнюваних показників для транспортних підприємств України є рівень фізичного зносу рухомого складу, середній вік парку рухомого складу, коефіцієнт субсидіарної залежності, який визначає частку субсидій у загальних доходах підприємства, рівень компенсації перевезень пільгових категорій пасажирів. Ці показники є важливими детермінантами фінансової та ESG-спроможності підприємств транспорту та впливають на перспективи грошових потоків та стійкість підприємства.

Принцип функціональної еквівалентності передбачає адаптацію кожного параметру стандартів щодо особливостей надання транспортних послуг підприємства. Принцип ієрархічного пріоритету визначає порядок пріоритетності стандартів при їх одночасному застосуванні і методологічному суміщенні. Відповідно до цього принципу при виникненні конфлікту між вимогами різних рівнів застосовується правило черговості вищого рівня, тобто вимоги стандарту першого рівня не можуть бути замінені або пом'якшені вимогами нижчих стандартів. Реальність обмежених фінансових та організаційних ресурсів транспортних підприємств, особливо в контексті українських реалій воєнного стану визнається принципом поетапного впровадження. Принцип верифікованості передбачає, що кожен показник має відповідати критеріям незалежної аудиторської верифікації та бути пов'язаним з практичними цілями нефінансового розкриття діяльності підприємства.

Важливим методологічним орієнтиром є принцип порівнюваності, оскільки забезпечує можливість зіставлення показників між різними транспортними підприємствами, а також між транспортною галуззю та іншими галузями економіки як на рівні України так і порівняно з іншими країнами світу. Порівнювальність є необхідною умовою для використання нефінансової звітності в аналітичних цілях для оцінки стійкості транспортних підприємств та галузі в умовах соціальних, екологічних, економічних, політичних та військових викликів. Досягнути порівнюваності показників можливо за рахунок використання уніфікованих методик розрахунків, спільних одиниць виміру та схем класифікаційних аспектів.

Ще одним ключовим орієнтиром є принцип прозорості. Він вимагає відкритості, доступності та зрозумілості інформації, яка розкривається в нефінансових звітах. Для підприємств транспортної галузі цей принцип передбачає не лише кількісні показники, а й обґрунтування методології їх формування, обмежень, впливу військових ризиків. Прозорість визначення показників зміцнює позицію підприємства, підвищує довіру інвесторів та контрагентів, полегшує процеси верифікації та аудиту, а також дозволяє виявити слабкі місця в управлінні транспортною безпекою, екологічним впливом та соціальною відповідальністю.



**Рис. 1.** Принципи адаптації стандартів нефінансової звітності до транспортного підприємства

*Джерело: узагальнено автором*



**Рис. 2.** Етапи адаптації стандартів нефінансової звітності до транспортного підприємства

Джерело: запропоновано автором

Дані принципи формують концептуальну основу, що забезпечує узгодженість та ефективність адаптації процесів. Водночас реалізація зазначених принципів повинна здійснюватися послідовно із чіткою структуризацією дій, відповідно до логічно впорядкованих процедур із забезпеченням взаємозв'язку та етапності виконання.

Адаптація стандартів нефінансової звітності до діяльності транспортного підприємства є складним багаторівневим процесом та передбачає поетапне впровадження відповідних підходів, інструментів та механізмів, які будуть враховувати специфіку діяльності транспортних підприємств [12].

Початковим етапом адаптації стандартів нефінансової звітності для транспортного підприємства є ідентифікація стратегічних цілей у сфері нефінансового розкриття. На цьому етапі відбувається узгодження нефінансової звітності із загальною стратегією розвитку підприємства, його місією, цілями та довгостроковими пріоритетами, зокрема у сфері сталого розвитку, екологічної відповідальності, соціальної політики та корпоративного управління. Ідентифікація стратегічних цілей передбачає визначення ключових напрямів нефінансового розкриття, які є найбільш

релевантними для транспортного підприємства з урахуванням особливостей його діяльності. Важливою є також оцінка наявних ресурсів підприємства. На цьому етапі формуються стратегічні орієнтири у сфері розкриття нефінансової інформації та окреслюються ресурсні можливості підприємства для забезпечення реалістичності подальших етапів адаптації стандартів, мінімізації ризиків їх формального впровадження.

Важливим етапом є системне вивчення основних вимог стандартів, які формують основу для аналізу відповідності існуючих практик підприємства цим вимогам. На цьому етапі здійснюється детальне вивчення положень міжнародних і національних стандартів нефінансової звітності щодо структури звіту, переліку обов'язкових показників, підходів до оцінки екологічних, соціальних та управлінських аспектів діяльності. Також на даному етапі відбувається ідентифікація прогалів, що дозволяє виявити або недостатньо розкриті показники, невідповідність форматів подання інформації, слабкі місця у внутрішніх процесах управління нефінансовими аспектами. На цьому етапі здійснюється узгодження кількісних і якісних індикаторів, визначення методів їх розрахунку, джерел отримання даних.

Етап адаптації конкретних показників за принципами функціональної еквівалентності і доповнення передбачає адаптацію показників стандартів до діяльності підприємства відповідно до принципів функціональної еквівалентності та доповнення з урахуванням галузевих особливостей та операційних процесів. Цей етап забезпечує перехід від узагальненого до спеціалізованого переліку показників, який формує основу для подальшого розкриття нефінансової інформації діяльності транспортного підприємства.

Наступним етапом є підготовка пакету нефінансових звітів відповідно до обраних стандартів. Він передбачає узагальнення, систематизацію та представлення зібраної інформації у формі цілісного нефінансового звіту. Підготовка пакету звітності передбачає формування не лише основних звітів, а й супроводжувальних документів, які деталізують окремі аспекти діяльності та екологічні та соціальні показники. На цьому етапі забезпечується інтеграція нефінансової звітності з фінансовою, що сприяє формуванню цілісного уявлення про діяльність підприємства та його здатність створювати довгострокову цінність. За можливості застосовується підхід інтегрованої звітності, який поєднує фінансові та нефінансові показники в єдиній логічній структурі. Результатом даного етапу є сформований, структурований і готовий до оприлюднення пакет нефінансової звітності, який відповідає вимогам обраних стандартів, відображає специфіку діяльності транспортного підприємства та забезпечує ефективну комунікацію з усіма групами зацікавлених сторін.

Завершальним етапом процесу адаптації стандартів нефінансової звітності на транспортному підприємстві є комплексний аналіз сформованого пакету звітності, який забезпечує оцінку якості, повноти та ефективності підготовленої нефінансової звітності та визначає ступінь її відповідності встановленим стандартам, стратегічним цілям підприємства. Даний етап виконує функцію контролю та безперервного вдосконалення, забезпечуючи підвищення якості нефінансової звітності, її відповідність сучасним вимогам і здатність ефективно відображати результати діяльності транспортного підприємства у сфері сталого розвитку.

Отже, реалізація кожного етапу забезпечить трансформацію теоретичних засад у практичні інструменти формування нефінансової інформації з урахуванням галузевої специфіки, що в своїй сукупності сприятиме підвищенню якості звітності, прозорості діяльності підприємства та ефективності управління його сталим розвитком.

**Висновки із зазначених проблем і перспективи подальших досліджень у поданому напрямі.** Нефінансова звітність у транспортній галузі впливає не лише на розвиток та функціонування окремих підприємств, а й на інфраструктуру, безпеку, екологічний та соціальний розвиток міст та регіонів. Формування ефективної нефінансової звітності в секторі неможливе без чіткої методологічної бази адаптації стандартів, оскільки саме вона забезпечує науково обґрунтований підхід до відбору матеріальних аспектів, визначення показників, вимірювання, верифікації та інтеграції в управлінські процеси. Її формування неможливе без чітко визначеної методологічної основи адаптації стандартів, яка забезпечує системний підхід до відбору релевантних показників, їх інтерпретації, узгодження із галузевою специфікою та організації процесів збору і обробки інформації.

Формування нефінансової звітності є складним багаторівневим процесом, який охоплює міжнародні нормативні рамки та європейські вимоги до національних практик та внутрішніх процедур транспортних підприємств. Адаптація стандартів має враховувати ці умови в єдиній методологічній структурі, яка з'єднує економічну природу транспорту, нормативну основу нефінансової звітності та теорію адаптації стандартів до прикладного контексту. Методологічні підходи до дослідження адаптації стандартів нефінансової звітності до транспортної галузі виступають важливим науковим інструментом, який задає напрям і якість аналізу. Поетапна реалізація адаптації стандартів нефінансової звітності дозволить транспортному підприємству не лише підвищити прозорість своєї діяльності, але й сформувати ефективну систему управління нефінансовими аспектами, що сприятиме зміцненню його конкурентоспроможності та сталому розвитку.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Фоміна О. В., Андросенко О. О. Управлінська звітність у забезпеченні ефективності діяльності логістичних підприємств. *Економіка та суспільство*. 2025. Вип. 72. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-72-9>
2. Лемішовська О. С., Михайловський В. О. Управлінська звітність підприємства: теоретико-методичні аспекти та принципи формування. *Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення та проблеми розвитку*. 2023. № 1 (9). URL: <https://surl.li/ppngld>
3. Солодовник О., Гавриличенко І. Міжнародні системи нефінансової звітності з точки зору формування концепції сталого розвитку. *Development Management*. 2021. Т. 20, № 3. С. 8–15. DOI: [https://doi.org/10.57111/devt.19\(3\).2021.8-15](https://doi.org/10.57111/devt.19(3).2021.8-15)
4. Деділова Т. В., Савойський О. Ю., Таценко О. В. Стратегічні драйвери розвитку підприємств автомобільного транспорту в контексті ESG-викликів. *Проблеми та перспективи розвитку підприємництва*. 2025. № 35. DOI: <https://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.2025.35.204>

5. Milne M. J., Gray R. Whither Ecology? The Triple Bottom Line, the Global Reporting Initiative, and Corporate Sustainability Reporting. *Journal of Business Ethics*. 2013. Vol. 118, No. 1. P. 13–29. DOI: <https://doi.org/10.1007/s10551-012-1543-8>
6. Grewal J., Riedl E. J., Serafeim G. Market Reaction to Mandatory Nonfinancial Disclosure. *Management Science*. 2019. Vol. 65, No. 7. P. 3061–3084. DOI: <https://doi.org/10.1287/mnsc.2018.3099>
7. Flammer C. Corporate Green Bonds. *Journal of Financial Economics*. 2021. Vol. 142, No. 2. P. 499–516. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jfineco.2021.01.010>
8. Kong L., Akbar M., Poulouva P. The role of environment, social, and governance performance in shaping corporate current and future value: The case of global tech leaders. *Sustainability*. 2023. Vol. 15, No. 17. Art. 13114. DOI: <https://doi.org/10.3390/su151713114>
9. Almaqtari F. A., Elsheikh T., Tawfik O. I., Youssef M. A. E.-A. Exploring the impact of sustainability, board characteristics, and firm-specifics on firm value: A comparative study of the United Kingdom and Turkey. *Sustainability*. 2022. Vol. 14, No. 24. Art. 16395. DOI: <https://doi.org/10.3390/su142416395>
10. Chen L., Yuan T., Cebula R. J., Shuangjin W., Foley M. Fulfillment of ESG responsibilities and firm performance: A zero-sum game or mutually beneficial. *Sustainability*. 2021. Vol. 13, No. 19. Art. 10954. DOI: <https://doi.org/10.3390/su131910954>
11. Kim B., Ko Y.-H. A business-driven ESG strategy: A case study of Hansol Paper in South Korea. *Administrative Sciences*. 2025. Vol. 15, No. 9. Art. 362. DOI: <https://doi.org/10.3390/admsci15090362>
12. Pratama G. S., Serafina K., Sareng I. D., Ramadhan Y. Implementation challenges and impacts of IFRS S1 and IFRS S2 on sustainability reporting quality: A systematic review of the mining industry (2022–2024). *International Journal of Accounting, Management, Economics and Social Sciences*. 2025. Vol. 3, No. 1. P. 36–50. DOI: <https://doi.org/10.61990/ijamesc.v3i1.449>
13. Bolton P., Kacperczyk M. Do investors care about carbon risk?. *Journal of Financial Economics*. 2021. Vol. 142, No. 2. P. 517–549. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jfineco.2021.05.008>
14. Christensen H. B., Hail L., Leuz C. Mandatory CSR and sustainability reporting: Economic analysis and literature review. *Review of Accounting Studies*. 2021. Vol. 26, No. 3. P. 1176–1248. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11142-021-09609-5>
15. Berg F., Kölbl J. F., Rigobon R. Aggregate confusion: The divergence of ESG ratings. *Review of Finance*. 2022. Vol. 26, No. 6. P. 1315–1344. DOI: <https://doi.org/10.1093/rof/rfac033>

## REFERENCES

1. Fomina O. V., Androsenko O. O. (2025) Upravlinska zvitnist u zabezpechni efektyvnosti diialnosti lohistychnykh pidpriemstv [Management reporting in ensuring the efficiency of logistics enterprises]. *Ekonomika ta suspilstvo*, no. 72. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-72-9>
2. Lemishovska O. S., Mykhailovskiy V. O. (2023) Upravlinska zvitnist pidpriemstva: teoretyko-metodychni aspekty ta pryntsyipy formuvannia [Management reporting of the enterprise: theoretical and methodological aspects and principles of formation]. *Menedzhment ta pidpriemnytstvo v Ukraini: etapy stanovlennia ta problemy rozvytku*, no. 1 (9). Available at: <https://surl.li/ppngld>
3. Solodovnyk O., Havrylychenko I. (2021) Mizhnarodni systemy nefinansovoi zvitnosti z tochky zoru formuvannia kontseptsii staloho rozvytku [International non-financial reporting systems in the context of sustainable development concept formation]. *Development Management*, vol. 20, no. 3, pp. 8–15. DOI: [https://doi.org/10.57111/devt.19\(3\).2021.8-15](https://doi.org/10.57111/devt.19(3).2021.8-15)
4. Dedilova T. V., Savoyskyi O. Yu., Tatsenko O. V. (2025) Stratehichni draivery rozvytku pidpriemstv avtomobilnoho transportu v konteksti ESG-vyklykiv [Strategic drivers of development of motor transport enterprises in the context of ESG challenges]. *Problemy ta perspektyvy rozvytku pidpriemnytstva*, no. 35. DOI: <https://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.2025.35.204>
5. Milne M. J., Gray R. (2013) Whither ecology? The triple bottom line, the global reporting initiative, and corporate sustainability reporting. *Journal of Business Ethics*, vol. 118, no. 1, pp. 13–29. DOI: <https://doi.org/10.1007/s10551-012-1543-8>
6. Grewal J., Riedl E. J., Serafeim G. (2019) Market reaction to mandatory nonfinancial disclosure. *Management Science*, vol. 65, no. 7, pp. 3061–3084. DOI: <https://doi.org/10.1287/mnsc.2018.3099>
7. Flammer C. (2021) Corporate green bonds. *Journal of Financial Economics*, vol. 142, no. 2, pp. 499–516. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jfineco.2021.01.010>
8. Kong L., Akbar M., Poulouva P. (2023) The role of environment, social, and governance performance in shaping corporate current and future value: The case of global tech leaders. *Sustainability*, vol. 15, no. 17, art. 13114. DOI: <https://doi.org/10.3390/su151713114>
9. Almaqtari F. A., Elsheikh T., Tawfik O. I., Youssef M. A. E.-A. (2022) Exploring the impact of sustainability, board characteristics, and firm-specifics on firm value: A comparative study of the United Kingdom and Turkey. *Sustainability*, vol. 14, no. 24, art. 16395. DOI: <https://doi.org/10.3390/su142416395>
10. Chen L., Yuan T., Cebula R. J., Shuangjin W., Foley M. (2021) Fulfillment of ESG responsibilities and firm performance: A zero-sum game or mutually beneficial. *Sustainability*, vol. 13, no. 19, art. 10954. DOI: <https://doi.org/10.3390/su131910954>
11. Kim B., Ko Y.-H. (2025) A business-driven ESG strategy: A case study of Hansol Paper in South Korea. *Administrative Sciences*, vol. 15, no. 9, art. 362. DOI: <https://doi.org/10.3390/admsci15090362>

12. Pratama G. S., Serafina K., Sareng I. D., Ramadhan Y. (2025) Implementation challenges and impacts of IFRS S1 and IFRS S2 on sustainability reporting quality: A systematic review of the mining industry (2022–2024). *International Journal of Accounting, Management, Economics and Social Sciences*, vol. 3, no. 1, pp. 36–50. DOI: <https://doi.org/10.61990/ijamesc.v3i1.449>
13. Bolton P., Kasperczyk M. (2021) Do investors care about carbon risk? *Journal of Financial Economics*, vol. 142, no. 2, pp. 517–549. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jfineco.2021.05.008>
14. Christensen H. B., Hail L., Leuz C. (2021) Mandatory CSR and sustainability reporting: Economic analysis and literature review. *Review of Accounting Studies*, vol. 26, no. 3, pp. 1176–1248. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11142-021-09609-5>
15. Berg F., Kolbel J. F., Rigobon R. (2022) Aggregate confusion: The divergence of ESG ratings. *Review of Finance*, vol. 26, no. 6, pp. 1315–1344. DOI: <https://doi.org/10.1093/rof/rfac033>

**Iaroslava Nazarenko**, National Transport University. **Methodology for adapting non-financial reporting standards to the transport sector.**

**Annotation.** This study aims to develop and provide a scientific rationale for a methodology to adapt international non-financial reporting standards to the specific conditions of the transport sector, taking into account its infrastructural characteristics, natural-monopoly elements, the role of the state, and its dependence on logistics networks. **Research methodology.** The objective set out in this article was achieved using the following research methods: generalisation, comparison, structural-functional analysis, and a systems approach. **Results.** The article defines the conceptual basis for the methodology of adapting non-financial reporting standards to the transport sector. It outlines the distinctive features of the transport sector and its dual nature, which influence the selection of non-financial indicators for non-financial reporting. The article argues that adapting non-financial reporting standards to the activities of transport enterprises is an important tool for enhancing transparency, accountability, and management efficiency in the context of growing demands for sustainable development. A methodological approach to the adaptation of standards is proposed, based on a combination of the principles of functional equivalence, dual materiality, and the supplementation of sector-specific standards, which allows for the specific characteristics of the transport sector to be taken into account and ensures the relevance of non-financial disclosure indicators. The key stages of adapting non-financial reporting standards have been identified, covering the identification of strategic objectives and resource provision; analysis of standard requirements and identification of gaps; adaptation of indicators and development of a methodology for their calculation; preparation and structuring of reports; and their subsequent analysis and improvement. **Practical significance of the research findings.** The practical implementation of the proposed methodological approaches will enable transport companies to establish an effective system for managing non-financial aspects, thereby helping to strengthen their competitiveness and promote sustainable development.

**Keywords:** non-financial reporting, ESG reporting, methodology, non-financial reporting standards, transport sector, sustainable development.

Дата надходження статті: 16.04.2026

Дата прийняття статті: 07.05.2026

Дата публікації статті: 22.06.2026