

Galyna ZHAVORONKOVA  
Narodowy Uniwersytet Lotniczy, Ukraina  
Katedra Ekonomii

Tetiana SHKODA  
Stypendystka Programu im. Lane'a Kirklanda 2013/2014, Polska

## SPOŁECZNA ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEDSIĘBIORSTW LOTNICZO-TRANSPORTOWYCH W POLSCE I NA UKRAINIE

**Streszczenie.** Artykuł przedstawia analizę porównawczą społecznej odpowiedzialności przedsiębiorstw lotniczo-transportowych w Polsce i na Ukrainie. Analiza została przeprowadzona na podstawie działalności konkretnych polskich i ukraińskich linii lotniczych.

**Słowa kluczowe:** społeczna odpowiedzialność, przedsiębiorstwo lotniczo-transportowe, interesariusze, Polska, Ukraina.

## CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY OF AIR TRANSPORT ENTERPRISES IN POLAND AND UKRAINE

**Summary.** The article presents the comparative analysis of air transport enterprises corporate social responsibility in Poland and Ukraine. It was made at the examples of definite Polish and Ukrainian airlines.

**Keywords:** social responsibility, air transport enterprise, stakeholders, Poland, Ukraine.

### 1. Wprowadzenie

Społeczna odpowiedzialność przedsiębiorstwa jest dzisiaj nieodłącznym składnikiem zarządzania korporacyjnego w wielu przedsiębiorstwach na świecie. Jednak, jeśli przedsiębiorstwo podjęło decyzję, aby pracować według zasad społecznej odpowiedzialności, musi ono rozwiązać problem wybudowania dialogu z wieloma interesariuszami.

Dla przedsiębiorstw lotniczo-transportowych to zagadnienie jest szczególnie aktualne, ponieważ ich działalność w znacznym stopniu zależna jest od przestrzegania zasad społecznej odpowiedzialności, zwłaszcza odnośnie ochrony środowiska.

Zagadnieniu społecznej odpowiedzialności poświęcono uwagę po raz pierwszy na przełomie XIX i XX wieku. Termin „społeczna odpowiedzialność” po raz pierwszy wprowadził H. Bowen [3]. Natomiast koncepcja korporacyjnej społecznej odpowiedzialności została zaproponowana przez K. Davisa [4].

Takie zjawisko, jak „socjalizacja” poprzedza kształtowanie społecznej odpowiedzialności. Socjalizacja jest wynikiem dołączenia człowieka do stosunków społecznych, dzięki którym przyswajają się doświadczenia społeczne, a później odtwarza w działalności [21]. Na poziomie przedsiębiorstwa socjalizacja pracowników zachodzi drogą realizacji celów społecznych przedsiębiorstwa, które są podstawą jego rozwoju społeczno-ekonomicznego i muszą dotyczyć każdej zainteresowanej strony.

Zdaniem N.G. Didenko [5] podstawą realizacji skutecznej polityki społecznej przez podmioty gospodarowania jest osobista odpowiedzialność społeczna, co sprzyja uzyskaniu pozytywnych wyników w kierunkach społecznym, gospodarczym oraz wizerunkowym. Znaczy to, że wyniki społeczne dla biznesu uzależnione są od kształtowania zainteresowania personelu oraz ustalenia długoterminowych relacji partnerskich.

Wśród naukowców, którzy prowadzili badania na temat społecznej odpowiedzialności przedsiębiorstwa wymienić można m.in.: A. Boen, E. Bojar, W. Worobej, K.R. Galczak, N.M. Gradiuk, A.M. Grynenko, M. Greszta, K. Devis, N.G. Didenko, G.V. Zhavoronkova, J. Korpus, F. Kotler, M. Kwietniewska, N. Li, A. Makarewicz-Marcinkewicz, A.F. Plakhotny, M.N. Semiakin, ale zagadnienia społecznej odpowiedzialności przedsiębiorstw lotniczo-transportowych, zwłaszcza na Ukrainie, nie są obecnie wystarczająco dobrze zbadane.

Celem artykułu jest analiza porównawcza społecznej odpowiedzialności przedsiębiorstw lotniczo-transportowych Polski i Ukrainy.

## **2. Teoretyczne podstawy społecznej odpowiedzialności przedsiębiorstwa**

Społeczna odpowiedzialność badana jest przez naukowców na różnych poziomach. Tak, na przykład, M.N. Semiakin określa odpowiedzialność społeczną jako obowiązek osoby do spełnienia odpowiednich politycznych, prawnych i moralnych wymagań, które tworzą społeczeństwo, państwo lub zespół [19]. W podanym określeniu chodzi o osobistą, społeczną odpowiedzialność osoby. Jest ona jedną z form odpowiedzialności, zdefiniowaną przez A.F. Plakhotny'ego. Uważa on, że pojęcie odpowiedzialności może być postrzegane na dwa odmienne sposoby [17]: 1) odpowiedzialność jako reakcja społeczeństwa na zachowanie

osoby (społeczna odpowiedzialność); 2) odpowiedzialność jako system odpowiedzi osoby na wymagania społeczeństwa (odpowiedzialność osobista).

Te dwie definicje ujawniają obecność związku pomiędzy osobą a społeczeństwem. Swoją drogą ten związek odznacza się wspólnymi prawami i obowiązkami wobec wykonania przepisów norm społecznych oraz stosowania różnych środków wpływu w razie ich naruszenia.

W literaturze przedmiotu funkcjonują różne podejścia do określenia społecznej odpowiedzialności przedsiębiorstwa. Na przykład, K.R. Galchak definiuje społeczną odpowiedzialność przedsiębiorstwa, jako politykę działalności podmiotu gospodarzowania, celem której jest poprawa stanu rozwoju społecznego, a nie tylko stanu ekonomicznego [9]. W tej sytuacji wskazuje się na współpracę przedsiębiorstwa i społeczeństwa drogą realizacji odpowiedniej polityki.

Znani badacze – F. Kotler oraz N. Li – definiują społeczną odpowiedzialność biznesu w następujący sposób [13]: „...to niezależny wybór przedsiębiorstwa na rzecz polepszenia stanu lokalnej wspólnoty za pomocą odpowiedzialnych podejść do prowadzenia biznesu i wykorzystania zasobów biznesu”.

Warto zgodzić się z twierdzeniem A. Makarewicz-Marcinkewicz, że określenie „społeczna odpowiedzialność biznesu” (CRS, corporate social responsibility) coraz częściej zastępowane jest przez termin „odpowiedzialność biznesu wobec interesariuszy” (corporate stakeholder responsibility) [15]. Ta sama autorka pisze, że współcześnie koncepcja CSR postrzegana jest coraz częściej jako proces, w ramach którego przedsiębiorstwa zarządzają swoimi relacjami z różnymi grupami interesu, natomiast interesariusze zyskują prerogatywy do tego, by wywierać realny wpływ na sposób prowadzenia działalności gospodarczej.

Interesariusze są także odpowiedzialni wobec społeczeństwa. Właśnie to twierdzenie jest podstawą koncepcji stron zainteresowanych P. Druckera: „przedsiębiorstwo funkcjonuje w środowisku społecznym, stąd musi dążyć do realizacji również celów społecznych” [6]. Polscy badacze piszą, że społecznie odpowiedzialny biznes więcej inwestuje w rozwój relacji ze swymi interesariuszami, ponieważ jest przekonany, że jego codzienna działalność odpowiada przepisom etyki oraz innym uznanym normom, żeby przynieść zysk lokalnym zespołom i całemu społeczeństwu [2].

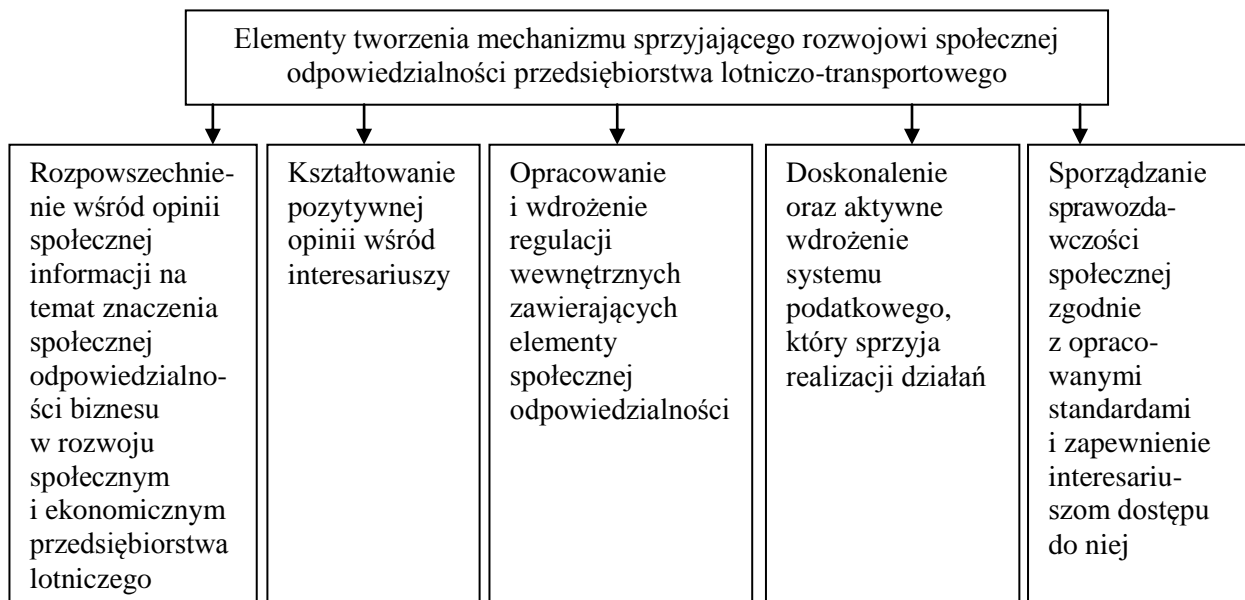
Modelem zarządzania korporacyjnego, który jest stosowany w realizacji koncepcji stron zainteresowanych, jest model „spółki interesariuszy” (stakeholders company) [7]. Jednak, podstawą modelu „spółki interesariuszy” jest wprowadzenie zasad społecznej odpowiedzialności do prowadzenia działalności spółek, który nazywany jest „koncepcją mądrego egoizmu” („koncepcja wykształconego egoizmu”). To podejście jest kontynuacją „koncepcji egoizmu biznesowego” (M. Friedman [8]) oraz „koncepcji altruizmu biznesowego” (Komitet do spraw rozwoju gospodarczego USA [4]).

Zgodnie z zaleceniami ICAO (International Civil Aviation Organization), skuteczność funkcjonowania przedsiębiorstw lotniczo-transportowych oceniać należy za pomocą

odpowiednich wskaźników. Jednym z nich jest efekt społeczny, który może być ujawniony w redukcji czasu pracy, zwiększeniu zatrudnienia, poprawie warunków pracy itd.

Jak zaznaczają w swojej pracy G.V. Astapova, N.I. Novikova, O.K. Kostenko, R.E. Shcherban, O.V. Ustinova [1], społeczna skuteczność działalności korporacji lotniczych sprowadza się do dwóch charakterystyk. Po pierwsze, istotnym elementem jest poziom jakości usług lotniczych świadczonych klientom, którzy są jednymi z interesariuszy przedsiębiorstwa lotniczo-transportowego. Odpowiednie wskaźniki różnią się zależnie od poziomu zarządzania. Zawierają one: współczynnik pełności świadczenia usługi, ciągłe doskonalenie usług lotniczych, brak skarg klientów, zakres usług uzupełniających. Po drugie, społeczna skuteczność lotniczego sektora korporacyjnego determinowana jest ilością spędzonego czasu klientów wykorzystywanego przez nich na korzystanie z usług lotniczych.

Dla zrealizowania celów społecznych przedsiębiorstw lotniczo-transportowych warto stworzyć mechanizm sprzyjający rozwojowi społecznej odpowiedzialności, który musi mieć elementy, przedstawione na rys. 1.



Rys. 1. Elementy stworzenia mechanizmu sprzyjającego rozwojowi społecznej odpowiedzialności przedsiębiorstwa lotniczo-transportowego (doskonalono przez autorów na podstawie [23])

Fig. 1. The elements of creating the mechanism promoting the development of corporate social responsibility of air transport company (improved by the authors on base of [23])

Jak się wydaje, przedsiębiorstwo lotniczo-transportowe musi przestrzegać standardy społeczne oraz przygotowywać sprawozdania społeczne.

### 3. Porównanie społecznej odpowiedzialności przedsiębiorstw lotniczo-transportowych Polski i Ukrainy

Wśród kierunków społecznej odpowiedzialności można wyodrębnić: prawa człowieka, standardy pracy, środowisko oraz walkę z korupcją. Zdaniem badaczy [17], kierunki rozwoju społecznej odpowiedzialności organizacji odpowiadają zasadom Globalnej Umowy ONZ, która przede wszystkim przewiduje orientację na zabezpieczenie osiągnięcia The Millenium Development Goals oraz na przyjęte na całym świecie kierunki prowadzenia biznesu.

Na świecie często rozpowszechniana jest opinia, że lotnictwo jest głównym sprawcą zbliżającej się katastrofy ekologicznej. Jednak obecnie lotnictwo odpowiada tylko za 3% światowej emisji szkodliwych gazów do atmosfery [25]. Dostawcy branży lotniczo-transportowej nieustannie pracują nad doskonaleniem silników lotniczych. Wprowadzono ścisłą kontrolę emisji substancji szkodliwych do atmosfery oraz poziomu hałasu, docierającym do ziemi szczególnie przy starcie i przy lądowaniu samolotów.

Oprócz tego, na szczeblu państwowym umocniona została rola instytucji państwowych w zorganizowaniu kontroli bezpieczeństwa lotów i oddziaływania przedsiębiorstw lotniczych na środowisko. Celem tych działań jest wzmocnienie społecznej odpowiedzialności państwa wobec społeczeństwa (pasażerów), którzy korzystają z usług komunikacji powietrznej poprzez kontrolę działalności przedsiębiorstw lotniczo-transportowych.

#### 3.1. Społeczna odpowiedzialność przedsiębiorstw lotniczo-transportowych na Ukrainie

Jak wynika z badań programów społecznej odpowiedzialności biznesu Ukrainy, społeczna odpowiedzialność biznesu klasyfikowana jest w następujący sposób: ogólne programy ekologiczne, społeczne programy wewnątrz firmy, regionalne oraz ogólnokrajowe (ukraińskie) programy społeczne. Szczegółowa struktura społecznych inwestycji przedstawiona została w tabeli 1.

Tabela 1

Struktura społecznych inwestycji

Rodzaje programów	Grupa docelowa	Organizacje Partnerzy
Ogólne programy ekologiczne	Ludność Ukrainy, pokolenie dorastające, społeczności regionalne	Organizacje pozarządowe
Społeczne programy wewnątrz firmy	Pracownicy organizacji	Związki zawodowe
Regionalne programy społeczne	Pokolenie dorastające, grupy obywateli pozbawione opieki społecznej	Uczelnie, władze państwowe
Ogólnoukraińskie programy społeczne	Wspólnoty regionalne, młodzież, obywatele Ukrainy, grupy obywateli pozbawione opieki społecznej	Organizacje dobroczynne, władze państwowe, Uczelnie, Organizacje pozarządowe

Źródło: [21]

Jak widzimy, niezbędnym mechanizmem, który łączy przedstawiciele trzech sektorów społeczeństwa – państwowego, prywatnego oraz niekomercyjnego – jest partnerstwo społeczne, które jest również niezastąpionym składnikiem w budowaniu koncepcji społecznej odpowiedzialności przedsiębiorstwa.

Partnerstwo społeczne łączy wysiłek, wiedzę, doświadczenie, umiejętność oraz zasoby różnych organizacji i ich grup dla osiągnięcia konkretnego celu projektu lub programu. Zwiększa ono nie tylko efektywność korporacyjnej polityki społecznej, lecz również łączy tę politykę ze strategią funkcjonowania przedsiębiorstwa w społeczeństwie.

Partnerstwo społeczne nadaje biznesowi wiele korzyści [15]: 1) przywództwo, 2) wyższy poziom zrozumienia biznesu przez lokalne społeczności, 3) nabycie umiejętności i doświadczenia przez organizacje pozarządowe, 4) zwiększenie motywacji personelu (na przykład, przez stosowanie wolontariatu), 5) wzmocnienie relacji wewnątrz przedsiębiorstwa i przez to zwiększenie skuteczności pracy, 6) zwiększenie bodźców ekonomicznych przez zastosowanie ulg podatkowych związanych z realizacją projektów proekologicznych i prospołecznych, 7) poprawę reputacji organizacji oraz poprawę wizerunku marki.

Idea Globalnej Umowy ONZ na Ukrainie została wprowadzona w 2006 roku i ciągle się rozwija, co jest wynikiem partnerstwa społecznego. Jednym z uczestników Globalnej Umowy ONZ na Ukrainie jest międzynarodowa spółka lotnicza akcyjna „URGA” (MSLA „URGA”). Kierunkami społecznej odpowiedzialności tego przedsiębiorstwa są społeczny oraz zawodowy rozwój personelu, etyka zachowania oraz bezpieczeństwo ekologiczne (tabela 2).

Realizując zasady społecznej odpowiedzialności przedsiębiorstwa MSLA „URGA” realizuje również koncepcję włączania interesariuszy w działania, a główne korzyści uzyskuje z partnerstwa społecznego. Oprócz tego, spółka zorientowana jest w kierunku wytyczonym przez dokumenty międzynarodowe, a jednym z nich jest Globalna Umowa ONZ. Uwzględnianie międzynarodowych wytycznych przez organizację jest wynikiem dotychczasowego braku ustawowego uregulowania tej kwestii na Ukrainie. Jednak MSLA «URGA» nie przygotowuje sprawozdania społecznego albo jest ono utajnione. Analiza zasobów internetowych spółek lotniczych Ukrainy ujawnia, że problem braku lub utajniania sprawozdań wskazujących na działania spółek w zakresie społecznej odpowiedzialności biznesu jest typowy.

Tabela 2

## Kierunki społecznej odpowiedzialności MSLA „URGA”

<b>Kierunek</b>	<b>Praktyczna realizacja kierunku w spółce lotniczej</b>
Społeczny oraz zawodowy rozwój personelu	Dla personelu prowadzone są szkolenia i inne formy podwyższenia kompetencji zawodowych, wprowadzono system motywacyjny i system awansowania. Ta działalność opisana została w dokumentach „Polityka kadrowa MSLA „URGA”, "Zasady tradycji korporacyjnych MSLA „URGA”.

cd. tabeli 2

Etyka zachowania	Spółka lotnicza wśród pracowników stale promuje zasady etycznego oraz odpowiedzialnego zachowania. W ramach systemu zarządzania jakością spółki skutecznie działa „Kodeks etyki zawodowej pracowników MSLA „URGA” oraz „Kodeks honorowy porządnego przewoźnika lotniczego Ukrainy”. Podstawą Kodeksu etyki zawodowej jest konieczność zachowania przez pracowników spółki lotniczej - honoru, obiektywności, kompetentności, wysokiej jakości pracy, patriotyzmu, oszczędności, taktownego zachowania. Kodeks honorowy porządnego przewoźnika lotniczego Ukrainy przewiduje dobrowolne zobowiązania MSLA „URGA” wobec klientów, partnerów oraz społeczeństwa, w celu osiągnięcia wysokiej jakości usług.
Bezpieczeństwo ekologiczne	W celu zabezpieczenia środowiska przed emisją zanieczyszczeń spółka lotnicza regularnie je kontroluje i redukuje do minimum. Odpady produkowane przez przedsiębiorstwo są kontrolowane i przekazywane do odpowiednich instytucji. Ten proces wpisany został do „Instrukcji obchodzenia się z odpadami w MSLA „URGA”, która reguluje działania pracowników. Prócz tego, funkcjonuje Program oszczędnego i racjonalnego wykorzystywania materiałów paliwowo-olejowych, który umożliwia personelowi lotniczemu oraz inżynierom spółki lotniczej stosowanie rozwiązań technicznych, eksploatacyjnych oraz organizacyjnych, które prowadzą do zaoszczędzenia około 8% paliwa lotniczego, które jest zasobem nieodnawialnym.

Zródło: opracowano przez autorów na podstawie [12].

### 3.2. Społeczna odpowiedzialność przedsiębiorstw lotniczo-transportowych w Polsce

W odróżnieniu od Ukrainy, Polska jest członkiem UE, gdzie społeczna odpowiedzialność przedsiębiorstw jest prawnie uregulowana. W Zielonej Księdze Komisji Europejskiej społeczna odpowiedzialność biznesu definiowana jest jako koncepcja, wedle której przedsiębiorstwa dobrowolnie uwzględniają aspekty społeczne i ekologiczne w kontaktach ze swoimi interesariuszami [11]. Ta definicja bezpośrednio wskazuje na to, że społeczna odpowiedzialność przedsiębiorstwa realizowana jest przez współdziałanie z interesariuszami. Przedsiębiorstwa lotniczo-transportowe w Polsce (która jest członkiem UE) w swojej działalności praktycznej są zobligowane do realizacji koncepcji społecznej odpowiedzialności biznesu.

Przykładem partnerstwa społecznego jest stosowanie zasad społecznej odpowiedzialności w kierunku powiększenia bodźców ekonomicznych na podstawie ulg ekologicznych oraz społecznych w działalności przedsiębiorstw lotniczo-transportowych w Polsce. Przewoźnicy i lokalne społeczności mogą odnieść korzyści z wykorzystania zasad CSR (społecznej odpowiedzialności biznesu), co ujawnia przykład działań amerykańskiej firmy UPS. Ta linia lotnicza zaproponowała Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (PAŻP) wdrożenie techniki ekologicznego lądowania, która minimalizuje zużycie paliwa, ogranicza hałas i redukuje emisję substancji szkodliwych do atmosfery. Rozpoczęło to regularne lądowania na stołecznym lotnisku największego samolotu MD11 z floty UPS.

Procedura Continuous Descent Approach (CDA), inaczej „Zielone podejście”, to sposób, w jaki piloci we współpracy z kontrolerami lotów prowadzą samolot do lądowania. Technika

ta polega na jednostajnym zmniejszaniu wysokości, przy jednoczesnym utrzymaniu silników samolotu pracujących na biegu jałowym oraz na wysunięciu klap i podwozia w optymalnym momencie podejścia do lądowania. Stosowanie tej procedury minimalizuje zużycie paliwa, ogranicza hałas, który dociera do ziemi, a także redukuje emisję substancji szkodliwych do atmosfery. Samoloty transportowe UPS jako pierwsze jesienią 2008 roku rozpoczęły testy CDA na warszawskim lotnisku. Po kilku miesiącach z inicjatywy UPS i we współpracy z PAŻP tę technikę pilotażu zaczął testować również WIZZ AIR, a następnie PLL LOT. W październiku 2009 roku PAŻP uznała „Zielone podejście” za standardową technikę lądowania dla wszystkich statków powietrznych na warszawskim lotnisku [24]. W tej sytuacji wpływ interesariuszy doprowadził do praktycznego stosowania koncepcji społecznej odpowiedzialności biznesu w przedsiębiorstwach lotniczo-transportowych Polski.

Wartym podkreślenia jest również przykład PLL LOT, które uwzględniło swą działalność w zakresie bezpieczeństwa ekologicznego w Polityce Środowiskowej, która udostępniona została dla zainteresowanych na stronie internetowej spółki. Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. jako firma społecznie odpowiedzialna i przykładająca szczególną uwagę do zagadnień związanych z ochroną środowiska, ustanawiają niniejszą politykę, celem określenia zobowiązań i celów środowiskowych wobec stron zainteresowanych dbałością o środowisko naturalne [19]. Tutaj również przedstawiona jest praktyczna realizacja koncepcji interesariuszy w ramach CSR.

Na szczeblu międzypaństwowym w 2002 roku Komisja Europejska powołała Europejskie Forum Interesariuszy (The European Multi-Stakeholder Forum on CSR), by monitorować przejrzystość praktyk oraz promować instrument koncepcji CSR. W Europejskim Forum Interesariuszy zasiedli przedstawiciele: Komisji Europejskiej, rządów, organizacji pozarządowych, federacji przedsiębiorców i związków zawodowych [13].

Na podstawie zaleceń Europejskiego Forum Interesariuszy w Polsce działa polskie Forum Odpowiedzialnego Biznesu (FOB). Polskie przedsiębiorstwa lotniczo-transportowe korzystają z zaleceń FOB w prowadzeniu swojej działalności. Jednak, jak odznacza A. Makarewicz-Marcinkewicz [16], klasyfikacja interesariuszy, jaką proponuje FOB nie ma nic wspólnego z pierwotną ideą CSR czy też z koncepcją opisaną w Zielonej Księdze. Według FOB kluczową grupą dla firmy i jej działań biznesowych są właściciele czy też akcjonariusze, inwestorzy, pracownicy, dostawcy i konsumenci.

#### **4. Podsumowanie**

W obecnej chwili w zakresie społecznej odpowiedzialności przedsiębiorstw lotniczo-transportowych w Polsce i na Ukrainie dominuje koncepcja interesariuszy. W celu praktycznej realizacji, stosowany jest mechanizm partnerstwa społecznego.



Przedsiębiorstwa zawdzięczają partnerstwu społecznemu znaczące korzyści, dlatego jest ono skutecznym składnikiem społecznej odpowiedzialności przedsiębiorstwa. Pamiętać należy, że realizacji koncepcji społecznej odpowiedzialności towarzyszy znaczące ryzyko.

Jednym z negatywnych czynników jest brak uregulowania ustawodawczego społecznej odpowiedzialności przedsiębiorstw na Ukrainie. W odróżnieniu od Ukrainy w Polsce wdrożone są europejskie standardy społeczne oraz zasady społecznej odpowiedzialności przedsiębiorstw, które przedstawione zostały np. w Zielonej Księdze UE.

Wspólnym problemem w zakresie społecznej odpowiedzialności przedsiębiorstw lotniczo-transportowych Polski i Ukrainy jest utajona sprawozdawczość w zakresie realizacji działań CSR. Fakt ten potwierdziła analiza zasobów internetowych głównych spółek lotniczych Polski i Ukrainy.

Jak się wydaje, dalszych, pogłębionych badań wymagają zagadnienia społecznej odpowiedzialności przedsiębiorstwa, uwzględniające podział na działania wewnątrz organizacji i nakierowane na otoczenie organizacji transportu lotniczego.

## Bibliografia

1. Astapova G.V., Novikova N.I., Kostenko O.K., Shcherban R.E., Ustinova O.V.: Improved mechanisms of economic and monetary stimulation of air transport corporate enterprises' employees, Monograph, National Aviation University, Institute of Economics and Management, Jugo-Vostok, Donetsk 2012, p. 193.
2. Bojar E., Kwietniewska M.: Społeczna odpowiedzialność przedsiębiorstw w województwie lubelskim. Organizacja i zarządzanie, Kwartalnik naukowy, nr 3 (19), Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2012, s. 7-22.
3. Bowen H.: Social Responsibilities of the Businessman. New York, Harper & Row, 1953.
4. Committee for Economic Development, Social Responsibilities of Business Corporations, 1971.
5. Davis K.: Five Propositions For Social Responsibility, Business Horizons XVIII, June 1975, p. 19-24.
6. Didenko N.G.: Corporate social responsibility as a part of social partnership in the system of social-lebor relations in Ukraine, Manager, No. 4, 2007, p. 31-35.
7. Drucker P.F.: Myśli przewodnie Druckera, Wydawnictwo MT Biznes, Warszawa 2002.
8. Dudkin O.V.: Organizational-economic foundations of industrial enterprise social responsibility development: dis... cand. of econ. sciences: 08.00.04. Sumy State University, Sumy 2011, p. 231.
9. Friedman M.: The Social Responsibility of Business is to Increase its Profits. The New York Times Magazine, September 13, 1970, p. 122-126.

10. Galchak K.R.: Social responsibility as the direction of enterprises' social development improvement,  
[http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/13831/1/5\\_23-28\\_Vis\\_727\\_Menegment.pdf](http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/13831/1/5_23-28_Vis_727_Menegment.pdf)  
(22.07.2013).
11. Green Paper. Promoting Framework for Corporate Social Responsibility, Comission of the European Communities, Brussels 2001, COM (2001) 366 final, p. 4.
12. International stock aviation company "URGA" (Міжнародна акціонерна авіаційна компанія «УРГА»). Page at the UNO Global Agreement in Ukraine web-site  
<http://www.globalcompact.org.ua/ua/rbd/49> (12.10.2013).
13. Korpus J.: Społeczna odpowiedzialność przedsiębiorstw w obszarze kształtowania środowiska pracy, Wydawnictwo Placet, Warszawa 2006.
14. Kotler Ph., Lee N.: Corporate Social Responsibility, Doing the Most Good for Your Company and Your Cause, John Wiley & Sons, Inc., 2005, p. 307.
15. Lozhachevska O.M., Ammari A.O.: Theoretical researches of social partnership, Problems of infrastructure performance rising, Collection of scientific articles, nr 4 (28), National Aviation University, Kyiv 2010, 247 p. 56-64.
16. Makarewicz-Marcinkewicz A.: Nowi interesariusze społecznej odpowiedzialności biznesu, [w:] Moroń D. (red.): Kapitał ludzki i społeczny. Kreowanie i zarządzanie. Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 2012, s. 186.
17. Martyakova O.V. (red.): Management mechanisms of social-economic systems development, Monograph, Donetsk National Technical University, Donetsk 2010, p. 688.
18. Plakhotny A.F.: Social responsibility problems, Publishing House «Vyshcha shkola», Kyiv 1981, pp. 11-14.
19. Posłkie Linie Lotnicze LOT S.A. Polityka środowiskowa,  
<http://do4r85wsrjs5z.cloudfront.net/kpbfwcpdmhgkfj/a/polityka%20%C5%9Brodowiskowa.pdf>  
(12.10.2013).
20. Semiakin M.N.: Sources of Russian civil legislation: problems of theory and practice, Publishing House «Jurlitinform», Moscow 2010, p. 389.
21. Shchelkunov V.I., Zhavoronkova G.V. (red.): Corporate management in Ukraine: intellectual capital, personnel, quality, Naukova dumka, Kyiv 2010, p. 620.
22. Skibitskyj O.M.: Social responsibility of business, managers and specialists, Problems of infrastructure performance rising, Collection of scientific articles, nr 1 (29), National Aviation University, Kyiv 2011, p. 339, 332-336.
23. Social responsibility of business: understanding and implementation,  
[http://www.un.org.ua/files/Concept\\_Paper.pdf](http://www.un.org.ua/files/Concept_Paper.pdf) (22.07.2013).
24. Społeczna odpowiedzialność biznesu,  
[http://www.nm.pl/artykuly/operatorzy\\_logistyczni/50/spoleczna\\_odpowiedzialnosc\\_biznesu.html](http://www.nm.pl/artykuly/operatorzy_logistyczni/50/spoleczna_odpowiedzialnosc_biznesu.html)  
(14.08.2013).
25. Zhavoronkova G.V., Sadlovska I.P., Shkoda T.N, Zhavoronkova V.O.: Strategic management of air transport enterprises, Kondor-Publishing, Kyiv 2012, p. 676.

**Abstract**

The theoretical background of corporate social responsibility is considered in this article. The comparative analysis of air transport enterprises corporate social responsibility was made at the examples of definite Polish and Ukrainian airlines. The great advantage of Poland in providing CSR standards in airlines activity is the country's membership in the EU. The UNO Global Agreement influences mostly on implementation of CSR standards in the activity of Ukrainian air transport enterprises.