

Научная статья
УДК 339.562.4
DOI: 10.25683/VOLBI.2022.58.158

Andrei Andreevich Skritskii
General Director
of Alfa Import,
Vladivostok, Russian Federation
info@alpha-import.ru

Андрей Андреевич Скрицкий
генеральный директор
компании «Альфа Импорт»
Владивосток, Российская Федерация
info@alpha-import.ru

АКТУАЛЬНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ ТЕНДЕНЦИЙ ПЕРЕВОЗОК ТОВАРОВ ИЗ КИТАЯ В РОССИЮ В 2022—2023 гг.: КОНЦЕПТУАЛЬНЫЙ ПОДХОД

08.00.05 — Экономика и управление народным хозяйством: экономика предпринимательства

Аннотация. В начале третьей декады XXI века в российской теории и практике сформировалось понимание необходимости исследования изменений тенденций перевозок товаров народного потребления из Китая в Россию с последующим определением эффективного и целесообразного маршрута, ориентированного прежде всего на политику устранения чрезмерных расходов бюджета российской компании на трансфер продуктов народного потребления из Китая в Россию.

Целью данной статьи является определение эффективного и целесообразного вида трансфера товаров из Китая в Россию в 2022—2023 гг., ориентированного прежде всего на политику устранения чрезмерных расходов бюджета российской компании на трансфер продуктов народного потребления из Китая в Россию.

Определение качественно новой стратегии применения маршрута перевозок ориентировано прежде всего на предупреждение потери доходов компаний Российской Федерации, занимающихся импортом товаров из Китайской Народной Республики.

Авторское исследование изменений тенденций перевозок из Китая в Россию актуально как для экономической на-

уки, так и для использования в практической деятельности государством. В статье подвергнуты анализу основные исследования российских ученых по теме внешнеторговых отношений между Китайской Народной Республикой и Российской Федерацией. Автором был применен концептуальный подход к исследованию, экономико-статистический и логический методы исследования.

Результаты проведенного исследования вносят вклад в развитие теории и практики в вопросах внешней торговли России и Китайской Народной Республики. В статье делаются выводы и даются рекомендации по изменению тенденций перевозок из Китая в Россию в 2022—2023 гг. с экономической точки зрения. При выборе наиболее целесообразного и эффективного вида перевозок товаров из Китая в Россию, а именно автомобильного и мультимодального, можно сохранить и преумножить стабильное торговое сотрудничество Российской Федерации и Китайской Народной Республики.

Ключевые слова: закупки, логистика, зарубежный поставщик, Китай, внешнеторговый контракт, товар народного потребления, маршрут, автомобильный транспорт, морские перевозки, железная дорога

Для цитирования: Скрицкий А. А. Актуальные изменения тенденций перевозок товаров из Китая в Россию в 2022—2023 гг.: концептуальный подход // Бизнес. Образование. Право. 2022. № 1 (58). С. 137—142. DOI: 10.25683/VOLBI.2022.58.158.

Original article

CURRENT TRENDS IN THE TRANSPORTATION OF GOODS FROM CHINA TO RUSSIA IN 2022—2023: A CONCEPTUAL APPROACH

08.00.05 — Economics and management of national economy: the economics of entrepreneurship

Abstract. At the beginning of the third decade of the XXI century, in Russian theory and practice, an understanding was formed of the need to study changes in trends in the transportation of consumer goods from China to Russia, followed by the determination of an effective and expedient route, focused primarily on the policy of eliminating excessive budget expenditures of Russian companies for the transfer of consumer products from China to Russia.

The purpose of this article is a conceptual author's study of current trends in the transportation of consumer goods from China to Russia in 2022—2023. The definition of a qualitatively new strategy for the application of the transportation route is primarily focused on preventing the loss of income of companies of the Russian Federation engaged in the import of goods from the People's Republic of China.

The author's study of changes in the trends of transportation from China to Russia in this article is relevant both for economic science and for use in practical activities by the state. The article analyzes the main research of Russian scientists on the topic of foreign trade relations between the People's Republic of China and the Russian Federation. The author applies a conceptual approach to the study, an economic-statistical and logical method of research.

The results of the study contribute to the development of theory and practice in the issues of foreign trade of Russia and the People's Republic of China. The article draws conclusions and gives recommendations on changing trends in transportation from China to Russia in 2022—2023, from the economic point of view. When choosing the most expedient and efficient type of transportation of goods from China to Russia, namely automobile

and multimodal, it is possible to preserve and multiply stable trade cooperation between the Russian Federation and the People's Republic of China.

Keywords: procurement, logistics, foreign supplier, China, foreign trade contract, consumer goods, route, road transport, sea transportation, railway

For citation: Skritskii A. A. Current trends in the transportation of goods from China to Russia in 2022—2023: a conceptual approach. *Business. Education. Law*, 2022, no. 1, pp. 137—142. DOI: 10.25683/VOLBI.2022.58.158.

Введение

Актуальность выбранной темы не вызывает сомнения, поскольку выбор наиболее рационального и экономичного маршрута транспортировки товаров из Китая в Россию продиктован надежностью и экономичностью процесса.

Целесообразность разработки темы в российской теории и практике XXI века обусловлена пониманием необходимости исследования изменений тенденций перевозок товаров народного потребления из Китая в Россию.

Степень изученности. Основные вопросы сотрудничества Российской Федерации и Китайской Народной Республики в экономической науке исследуются с внушительным акцентом на экономическую доступность. Исследование Я. А. Суходолова посвящено эволюции и современной специфике российско-китайской торговли, что дает возможность проведения анализа актуальных тенденций развития импорта/экспорта, с ориентацией на долгосрочное сотрудничество [1]. В научном труде Н. О. Якушева на основе анализа внешней торговли России и Китая была проведена систематизация территориального среза по всем федеральным округам в разрезе объемов экспортных и импортных поставок с целью выявления территориальной специфики и перспектив развития экономических взаимоотношений [2]. В исследованиях К. В. Холопова и П. Е. Раровского рассмотрен ряд концептуальных мероприятий, реализация которых позволит увеличить объемы международного контейнерного транзита как важнейшей составной части экспорта транспортных услуг и повысить конкурентоспособность российской транспортной системы [3].

Научная новизна работы заключается в формировании выводов о преимущественно доступном и рациональном способе доставки товаров из Китая в Россию.

Целью данной статьи является определение эффективного и целесообразного вида трансфера товаров из Китая в Россию в 2022—2023 гг., ориентированного прежде все-

го на политику устранения чрезмерных расходов бюджета российской компании на трансфер продуктов народного потребления из Китая в Россию.

Согласно указанной цели, были поставлены следующие **задачи**:

- рассмотреть и проанализировать возможные способы доставки товаров;
- провести концептуальный анализ проблем и перспектив доставки товаров с помощью определенных видов транспортировки;
- выявить рациональные и перспективные виды доставки товаров из Китая в Россию в 2022—2023 гг.

Теоретическая и практическая значимость работы продиктована актуальностью выбора наиболее рационального способа доставки товаров из Китая в Россию.

Важное практическое и научное значение имеет анализ настоящего состояния российско-китайской внешней торговли. Для проведения исследования грузопотока из Китайской Народной Республики в Российскую Федерацию были использованы данные, которые предоставляются Федеральной таможенной службой России. Для определения роста грузопотока импорта Китайской Народной Республики в Российскую Федерацию был применен компаративный анализ доступных для сравнения последних пяти лет грузопотока (до 2020 г.).

На протяжении исследуемого периода 2015—2020 гг. импорт из Китая имел тенденцию к безусловному увеличению, достигнув 54,9 млрд долл. США в 2020 г. (рис. 1) [4]. Необходимо привести информацию и рассмотреть самые значительные объекты импорта в долларовом выражении, в группе товаров у российского населения. Федеральная таможенная служба предоставила данные, в которых значится, что на протяжении всего периода к 2021 г. количество товаров, импортируемых из Китая, представленных на рис. 2, было увеличено.

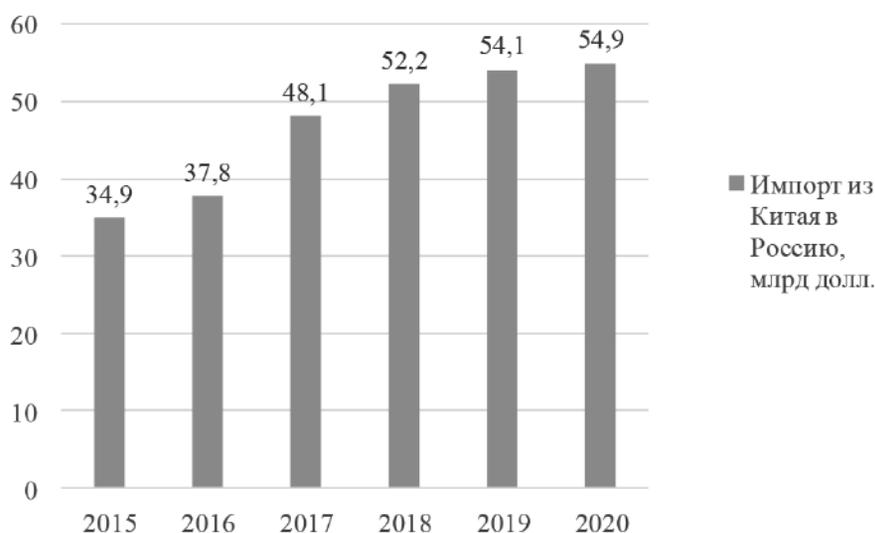


Рис. 1. Импорт в Россию из Китая за период 2016—2019 гг., млрд долл.



Рис. 2. Наибольшие доли импортируемых товаров из Китая в Россию в 2020 г., %

Оценивая общую численность и разнородность импортируемых товаров из Китая в Россию, наибольший удельный вес в стоимостном выражении в 2020 г. занимает импорт машин, оборудования и аппаратуры — 51,3 %, текстиль остается стабильным источником потребления россиян — 8,5 %, доля металлов и изделий из них — 7,1 %, продукция химической промышленности составила 6,1 %, разных промышленных товаров — 5,4 %, пластмассы, каучука и резины — 4,6 %, транспорта — 4,3 % [4].

В меру большой экономичности для осуществления перевозок товаров народного потребления из Китая в Россию использовались морские перевозки, значение которых нельзя нивелировать, исследуя основную цель данной статьи. Согласно данным главного таможенного управления Китайской Народной Республики, в 2020 г. грузопоток из Китая увеличился, экспорт из Китая в Россию вырос на 1,7 % [5]. Согласно данным Федеральной таможенной службы России, в первые десять месяцев 2020 г. доля китайско-российской торговли в общем внешнеторговом обороте России увеличилась по сравнению с 2019 г. и составила 18,4 %. В начале третьей декады XXI века Китайская Народная Республика является крупнейшим торговым партнером Российской Федерации.

Основная часть

Приступая к концептуальному авторскому исследованию актуальных перспективных изменений тенденций перевозок из Китая в Россию товаров народного потребления в 2022—2023 гг., необходимо ориентироваться прежде всего на предупреждение потери доходов компаний Российской Федерации, занимающихся импортом товаров из Китайской Народной Республики. Ввиду поставленной цели были выявлены следующие тенденции.

Морские перевозки

Морские перевозки уходят на второй план. Морским путем доставки многочисленные товары поступали во Владивосток и порты Гуанчжоу, Шанхая, Нинбо, Циндао, Шеньчжэня. Для проведения исследования контейнерооборота морских портов Российской Федерации был выбран аналитический онлайн-сервис SeaNews ПортСтат [6], рассмотрев данные которого было выявлено, что в 2020 г. существенно выросли цены на контейнеры. Стоимость фрахта морских перевозок из Китайской Народной Республики в Российскую Федерацию с середины 2020 г. к преддверию 2021 г. выросла в десять раз, с восьмисот долларов до восьми тысяч за контейнер, в связи с внезапным дефицитом контейнеров. Компании Китайской Народной Республики отметили рост в потребности транспортировки товаров в том объеме, в каком они осуществлялись морскими перевозками.

Исследуя причину увеличения стоимости контейнера, было выявлено, что данная ситуация вызвана односторонним прерыванием морского сообщения. Соединенные Штаты Америки, являясь главным импортером китайской продукции, прервали сообщение с Китайской Народной Республикой и прекратили возвращать пустые контейнеры. Такое решение США заставило столкнуться с дефицитом контейнеров в Китайской Народной Республике. Но Китай достаточно быстро приступил к производству новых контейнеров, и цены на морские контейнерные перевозки увеличились в пять раз, что побудило впредь считать сухопутные маршруты достаточно конкурентными в перспективе.

Для России сложившаяся ситуация вызвала немалое затруднение. Для нового грузопотока требуются большие мощности. Если раньше морской порт принимал и обслуживал 18 тыс. контейнеров, то теперь для обработки стали требоваться гораздо большие объемы. В локациях портов

были оперативно предприняты меры по сносу старых складов, для того чтобы на это место поставить набранные контейнеры, включая и порожние.

При детальном рассмотрении предпринятого решения также выявляются проблемы. Первая проблема говорила о том, что отправлять пустые контейнеры нерентабельно, но количество экспорта несырьевой продукции крайне мало. Вторая проблема заключается в переполнении портов Находки и Владивостока порожними контейнерами, тогда как небольшим компаниям, напротив, их остро не хватает. Третья проблема состоит в увеличении срока ожидания отгрузки товаров по железной дороге, который достиг показателя двух недель. Констатируя произошедшее, нужно сказать, что на фоне дефицита контейнеров оборачиваемость контейнера была существенно увеличена: с одного месяца до трех месяцев [7]. Подытоживая вышесказанное, можно сделать вывод, что морские перевозки стали нерентабельны.

Железнодорожные перевозки

Из-за повышения цен на морские грузоперевозки необходимо обратить внимание на эффективность железнодорожных перевозок. В 2021 г. перевозимый объем груза по железной дороге подвергся внушительному увеличению. В 2021 г. транзит грузов по пути следования из Китайской Народной Республики в Европу (привлекая транзитные пути России) увеличился на 50 % из-за повышения стоимости морских перевозок. Россия стала привлекательным маршрутом для доставки товаров из Китая в Европу по железной дороге. В настоящее время 70 % грузов настроены на путь доставки в Дальневосточный федеральный округ Российской Федерации. Значение приоритетного направления экспорта для Китайской Народной Республики приобрел путь через Синьцзян-Уйгурский район на северо-западе Китая.

Согласно данным ОАО «Российские железные дороги», за первые девять месяцев 2021 г. объем транзита по маршруту Китай — Россия — Европа вырос на 47 % и достиг 568 700 TEU (эквивалент двадцатифутового контейнера). Это, безусловно, больше, чем в предыдущем 2020 г. (561 400 TEU за 12 месяцев) [8].

Стоимость перевозки грузов в контейнерах в начале 2020 г. по железной дороге между Азией и Европой была вдвое ниже, чем по морю. Сейчас транзит по такому же маршруту с помощью железной дороги стал ниже в 3,5 раза. Цена доставки контейнера из Китая через порты Дальнего Востока на запад России стала на 30 % ниже, чем через Суэцкий канал. Более того, скорость транспортировки стала в два раза быстрее.

В настоящее время есть только одно затруднение на пути к увеличению транзита. Имеются некоторые проблемы с инфраструктурой: ограниченное количество персонала (крановщиков, менеджеров) и самого подвижного состава. Одновременно с этим стремительный рост транзитного грузопотока ограничивается недостаточной пропускной способностью основных железнодорожных магистралей, железнодорожных подходов к портам и пунктам пропуска через границу на западном и восточном участках. Технические проблемы и бюрократические замедления в оформлении грузов на границе также доставляют свои неудобства.

Но, в соответствии с подписанным указом Президента Российской Федерации Владимира Путина от 2018 г., транзит контейнеров к 2024 г. должен увеличиться в четыре раза — до 1,7 млн TEU [9]. Представленный правительством Российской Федерации проект транспортной стратегии предусматривает увеличение транзита к 2035 г.

до 3,7 млн TEU. Доля Российской Федерации в грузопотоке по маршруту Азия — Европа должна вырасти с 4 % до 15 %. Железнодорожные перевозки товаров становятся одним из перспективных вариантов в изменениях тенденций перевозок из Китая в Россию в 2022—2023 гг.

Перевозки автомобильным транспортом

Автомобильную доставку грузов в Россию делает непростой и комфортной качественная и удобная дорожная система Китайской Народной Республики. Благодаря своим преимуществам по срокам доставки перевозки автотранспортом из Китая являются наиболее привлекательными для осуществления доставки скоропортящихся, дорогостоящих и негабаритных товаров.

По состоянию на настоящий момент современная логистика может спроектировать и осуществить загрузку товаров из многочисленных крупных городов Китая. На практике транзит от города загрузки в Китае до границы насчитывает от трех до восьми дней. После груз отправляется через транзитный склад в Манчжурии. Далее осуществляется перегруз, импортное таможенное оформление и доставляется в планируемый ранее город доставки Российской Федерации. Указанный вид автотранспорта подвержен сезонности. К примеру, в теплое время года автодоставка из Китая через транзитный склад в Манчжурии может занять 16—17 дней, в то время как в зимнее время года потребуется от 18 до 30 суток.

В рамках представления оптимального маршрута из Китая в Россию товаров народного потребления автомобильным транспортом в 2022—2023 гг., руководствуясь личным логистическим опытом автора статьи, при формировании схемы маршрутизации предлагается использовать транспортное средство — автомобиль с грузовым прицепом объемом 80 м³. Наиболее оптимальная схема доставки будет достигнута при прохождении китайских пунктов пропусков в Манчжурии, Дунине, Суйфыньхэ. Далее необходимо произвести перегруз товаров в новые фуры. При прохождении российской таможни следует рассмотреть такие пункты пропуска, как Забайкальск, Уссурийск. Далее груз формируется и отправляется по России до конечных пунктов назначения. В настоящих условиях представленный маршрут доставки из Китая товаров народного потребления с помощью автотранспорта является наиболее удобным и экономичным.

Мультимодальные перевозки

Нельзя не обратиться к основным исследованиям российских ученых по теме важности применения мультимодальных перевозок. Согласно научным трудам и мнению авторов Е. С. Никифорова, Р. Р. Латыпова, развитие системы мультимодальных перевозок имеет много перспектив в Российской Федерации [10]. Исследования ученых Е. А. Деева и С. Н. Корнилова касаются оптимизации мультимодальных контейнерных перевозок [11]. Указанные авторы приходят к выводу, что без серьезного вмешательства государственной власти невозможна плодотворная, конкурентоспособная и эффективная реализация систем мультимодального обслуживания.

С экономической точки зрения в настоящее время имеются основания для увеличения объема мультимодальной перевозки грузов, так как это позволяет снизить дисбаланс между различными видами транспорта и тем самым оптимизировать транспортную систему в целях удовлетворения потребностей как экономического роста, так и устойчивого развития [12]. Во многих научных трудах доказано и опытом обосновано, что морские перевозки являются стабильным

видом транспортирования товара [13]. Железнодорожные перевозки позволяют иметь экономии при транспортировании на дальние расстояния. Автомобильный транспорт является наиболее маневренным и гибким в случае внезапных изменений [14]. Воздушный транспорт может ускорить процесс доставки груза [15].

Методология. В процессе определения эффективного и целесообразного маршрута трансфера товаров из Китая в Россию в 2022—2023 гг. используются статистические и логические методы исследования.

Результаты. В России у предпринимателей всегда остается актуальным вопрос выбора лучшего по характеристикам, оптимального маршрута транспортировки груза транспортным средством.

Изначально автомобильные перевозки не считались лидирующим видом транспорта для перевозок товаров по сравнению с морскими контейнерными перевозками. Но реалии жизни заставили посмотреть на данный вид перевозок с перспективной стороны с расчетом на изменение тенденций перевозок из Китая в Россию в 2022—2023 гг.

Также развитие системы мультимодальных перевозок имеет много перспектив в Российской Федерации. Современное развитие транспортной отрасли должно быть нацелено на расширение использования мультимодальных перевозок из Китая в Россию в 2022—2023 гг.

Выводы

Концептуальное авторское исследование актуальных перспективных изменений тенденций перевозок из Китая в Россию товаров народного потребления в 2022—2023 гг. установило целью ориентацию прежде всего на предупреждение потери доходов компаний Российской Федерации, занимающихся импортом товаров из Китая. Если говорить о реальных перспективах двусторонней торговли в 2021—2023 гг., то при выборе наиболее целесообразной и эффективной тенденции перевозок товаров из Китая в Россию в 2022—2023 гг., а именно автомобильной и мультимодальной, можно сохранить и преумножить стабильное торговое сотрудничество Российской Федерации и Китайской Народной Республики.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Суходолов Я. А. Эволюция и современная специфика российско-китайской торговли // Изв. БГУ. 2016. № 3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/evolyutsiya-i-sovremennaya-spetsifika-rossiysko-kitayskoy-torgovli>.
2. Якушев Н. О. Внешняя торговля России и Китая: особенности территориальной специфики и перспективы развития // Экономические отношения. 2020. Т. 10. № 4. С. 1063—1076. DOI: 10.18334/eo.10.4.111232.
3. Холопов К. В., Раровский П. Е. Концептуальные направления развития международного контейнерного транзита во внешней торговле России // Рос. внешнеэкон. вестн. 2019. № 2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kontseptualnye-napravleniya-razvitiya-mezhdunarodnogo-konteynernogo-tranzita-vo-vneshney-torgovle-rossii>.
4. Импорт в Россию из Китая за период 2015—2020 гг. URL: <https://ru-stat.com/date-Y2016-2020/RU/import/CN>.
5. Экспорт из Китайской Народной Республики в Российскую Федерацию в 2020 г. URL: <https://seanews.ru/2021/01/15/ru-tovarooborot-mezhdu-kitaem-i-rossiej>.
6. Товарооборот между Китаем и Россией. URL: <https://seanews.ru/2021/01/15/ru-tovarooborot-mezhdu-kitaem-i-rossiej>.
7. Цены на морские грузоперевозки выросли в 10 раз. URL: <https://www.newsvl.ru/economics/2021/08/30/202171/#ixzz77HEsziQM>.
8. Транзит контейнеров по сети РЖД в сообщении Китай — Европа — Китай за 9 месяцев превысил показатель за весь 2020 год. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=267583>.
9. Растущий транзит контейнеров через РФ упирается в инфраструктурные ограничения. URL: <https://www.finam.ru/analysis/newsitem/rastushiy-tranzit-konteynerov-cherez-rf-upiraetsya-v-infrastrukturnye-ogranicheniya-20211019-130217>.
10. Никифоров Е. С., Латыпова Р. Р. Мультимодальные перевозки: назначение, виды, особенности // Образование, экономика, общество. 2018. № 5-6(45-46). С. 35—37.
11. Деев Е. А., Корнилов С. Н. Методика оптимизации мультимодальных контейнерных перевозок // Современные проблемы транспортного комплекса России. 2019. Т. 5. № 1(6). С. 17—20.
12. Бутакова Н. А. Современные особенности развития мультимодальной перевозки грузов в международной торговле // Управленческое консультирование. 2015. № 10(82). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennye-osobennosti-razvitiya-multimodalnoy-perevozki-gruzov-v-mezhdunarodnoy-torgovle>.
13. Маликов О. Б. Эффективное взаимодействие железнодорожного и морского транспорта // Транспорт России: проблемы и перспективы — 2015 : материалы Юбилейной Междунар. науч.-практ. конф. СПб., 2015. С. 199—204.
14. Кузьмина М. А., Надирян С. Л., Чернобривец Е. О. Основные концепции развития технологий мультимодальных перевозок // Науч. тр. Кубан. гос. технол. ун-а. 2019. № 6. С. 68—72.
15. Астахова В. Ю. Зарубежный опыт организации мультимодальных и интермодальных перевозок // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. 2015. № 1. С. 54—58.

REFERENCES

1. Sukhodolov Ya. A. Evolution and modern specificity of Russian-Chinese trade. *Bulletin of Baikal State University*, 2016, no. 3. (In Russ.) URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/evolyutsiya-i-sovremennaya-spetsifika-rossiysko-kitayskoy-torgovli>.
2. Yakushev N. O. Foreign trade between Russia and China: peculiarities of territorial specificity and development prospects. *Journal of International Economic Affairs*, 2020, vol. 10, no. 4, pp. 1063—1076. (In Russ.) DOI: 10.18334/eo.10.4.111232.
3. Kholopov K. V., Rarovsky P. E. Conceptual ways to develop Russia's international trade container transit. *Russian foreign economic journal*, 2019, no. 2. (In Russ.) URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kontseptualnye-napravleniya-razvitiya-mezhdunarodnogo-konteynernogo-tranzita-vo-vneshney-torgovle-rossii>.

4. *Imports to Russia from China for the period 2015—2020.* (In Russ.) URL: <https://ru-stat.com/date-Y2016-2020/RU/import/CN>.
5. *Exports from the People's Republic of China to the Russian Federation in 2020.* (In Russ.) URL: <https://seanews.ru/2021/01/15/ru-tovarooborot-mezhdu-kitaem-i-rossiej>.
6. *Trade turnover between China and Russia.* (In Russ.) URL: <https://seanews.ru/2021/01/15/ru-tovarooborot-mezhdu-kitaem-i-rossiej>.
7. *Prices for maritime cargo transportation have risen tenfold.* (In Russ.) URL: <https://www.newsvl.ru/economics/2021/08/30/202171/#ixzz77HEsziQM>.
8. *Container transit through the Russian Railways' China — Europe — China network exceeded the figure for the entire year 2020 in 9 months.* (In Russ.) URL: <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=267583>.
9. *Growing container transit through Russia is hampered by infrastructure constraints.* (In Russ.) URL: <https://www.finam.ru/analysis/newsitem/rastushiiy-tranzit-konteinynerov-cherez-rf-upiraetsya-v-infrastrukturnye-ogranicheniya-20211019-130217>.
10. Nikiforov E. S., Latypova R. R. Multimodal transportation: purpose, types, features. *Education, economy, society. Obrazovanie, ekonomika, obshchestvo*, 2018, no. 5-6, pp. 35—37. (In Russ.)
11. Deev E. A., Kornilov S. N. Methodology for optimising multimodal container traffic. *Modern Problems of Russian Transport Complex*, 2019, vol. 5, no. 1, pp. 17—20. (In Russ.)
12. Butakova N. A. Modern features of multimodal cargo transportation development in international trade. *Administrative Consulting*, 2015, no. 10. (In Russ.) URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennye-osobennosti-razvitiya-multimodalnoy-perevozki-gruzov-v-mezhdunarodnoy-torgovle>.
13. Malikov O. B. Effective interaction between railway and maritime transport. In: *Transport of Russia: problems and prospects — 2015. Materials of the jubilee international sci. and pract. conf.* Saint Petersburg, 2015. Pp. 199—204. (In Russ.)
14. Kuzmina M. A., Nadiryana S. L., Chernobrivets E. O. Main concepts of multimodal transportation technologies development. *Scientific Works of the Kuban State Technological University*, 2015, no. 6, pp. 68—72. (In Russ.)
15. Astakhova V. Y. Foreign experience in organizing multimodal and intermodal transportation. *Scientific problems of transport of Siberia and the Far East*, 2015, no. 1, pp. 54—58. (In Russ.)

Статья поступила в редакцию 19.01.2022; одобрена после рецензирования 26.01.2022; принята к публикации 30.01.2022.
The article was submitted 19.01.2022; approved after reviewing 26.01.2022; accepted for publication 30.01.2022.

Научная статья

УДК 338.24.01:65.011

DOI: 10.25683/VOLBI.2022.58.164

Elena Vladimirovna Zhukova

Applicant at the Basic Department
of the Federal Antimonopoly Service of Russia,
Plekhanov Russian
University of Economics
Moscow, Russian Federation
zhukova.ev1@yandex.ru

Елена Владимировна Жукова

соискатель базовой кафедры
Федеральной антимонопольной службы России,
Российский экономический университет
имени Г. В. Плеханова
Москва, Российская Федерация
zhukova.ev1@yandex.ru

РАЗРАБОТКА МЕТОДИЧЕСКОГО ПОДХОДА К ОПРЕДЕЛЕНИЮ ВЛИЯНИЯ ESG-ФАКТОРОВ НА ЗНАЧИМОСТЬ РИСКОВ ОРГАНИЗАЦИИ

08.00.05 — Экономика и управление народным хозяйством

Аннотация. Регулирование в области ESG набирает обороты как в международной практике, так и в российском нормативно-правовом поле. Свидетельством тому стало опубликованное 12 июня 2021 г. информационное письмо Банка России «О рекомендациях по раскрытию публичными акционерными обществами нефинансовой информации, связанной с деятельностью таких обществ», а также консультационный документ *Enhancing climate-related disclosures by standard listed companies and seeking views on ESG topics in capital markets*, выпущенный 22 июня 2021 г. британским регулятором в сфере финансовых рынков (*Financial Services Authority*). Однако, несмотря на активное совершенствование регулирования в области ESG, эффективные механизмы для ESG-трансформации на уров-

не компании находятся еще на начальной стадии развития. Эффективное управление компанией любой отрасли предполагает учет существенных рисков, в том числе связанных с аспектами устойчивого развития, причем в международной практике уже существуют примеры введения регуляторных требований к публичным обществам по учету существенных климатических рисков в их деятельности. Таким образом, основополагающая роль в определении ориентиров в области устойчивого развития в деятельности организации принадлежит системе управления рисками, расширенной и дополненной ESG-рисками. В связи с этим автором был разработан новый методический подход к определению и оценке влияния ESG-факторов на степень значимости всех типов рисков в компании, который