

УДК 338.47

Н.К. Голубов, М.А. Асаул

Государственная морская академия имени адмирала С.О. Макарова, Санкт-Петербург,
email: gnkspb@bk.ru, asaul-m-a@mail.ru

МЕХАНИЗМЫ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

Ключевые слова: механизмы, устойчивое развитие, транспорт, транспортная организация.

Статья посвящена анализу и систематизации механизмов устойчивого развития транспортных организаций в России. Авторы рассматривают особенности применения инструментов устойчивого развития в различных видах транспорта (морской, автомобильный, железнодорожный, воздушный), учитывая специфику оборудования, основных средств, цепочек поставок, кадрового обеспечения и нормативно-правового регулирования. На основе анализа научной литературы, данных транспортных компаний и методов моделирования, в статье описываются этапы разработки механизмов устойчивого развития, а также анализируются лучшие практики российских транспортных компаний в области экологической и социальной ответственности. В частности, исследование фокусируется на показателях, используемых для оценки эффективности механизмов устойчивого развития, и роли этих показателей в привлечении инвестиций. Статья содержит рекомендации по внедрению устойчивых механизмов в транспортных организациях и обсуждает экономические и организационные аспекты реализации принципов устойчивого развития, включая оценку связанных с этим издержек и их влияние на долгосрочную стабильность и конкурентоспособность компаний.

N.K. Golubov, M.A. Asaul

Admiral S.O. Makarov State Maritime Academy, Saint Petersburg, email: gnkspb@bk.ru,
asaul-m-a@mail.ru

MECHANISMS OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT ORGANIZATION

Keywords: mechanisms, sustainable development, transport, transport organization.

The article is devoted to the analysis and systematization of the mechanisms of sustainable development of transport organizations in Russia. The authors consider the specifics of the application of sustainable development tools in various types of transport (marine, automobile, railway, air), considering the specifics of equipment, fixed assets, supply chains, staffing and regulatory regulation. Based on the analysis of scientific literature, data from transport companies and modeling methods, the article describes the stages of developing sustainable development mechanisms, as well as analyzes the best practices of Russian transport companies in the field of environmental and social responsibility. In particular, the study focuses on indicators used to assess the effectiveness of sustainable development mechanisms and the role of these indicators in attracting investment. The article contains recommendations on the implementation of sustainable mechanisms in transport organizations and discusses the economic and organizational aspects of implementing the principles of sustainable development, including an assessment of the associated costs and their impact on the long-term stability and competitiveness of companies.

Устойчивое развитие транспортной организации представляет собой комплексный процесс, направленный на обеспечение долгосрочного функционирования компании с учетом экологических, социальных и экономических аспектов. Этот процесс включает в себя применение разнообразных инструментов и механизмов, которые регулируют различные сферы деятельности организации.

Механизмы устойчивого развития охватывают широкий спектр инструментов, которые могут быть адаптированы

и применены в зависимости от специфики деятельности транспортной компании. В условиях современного рынка, где экологические и социальные вопросы становятся все более актуальными, транспортные организации вынуждены искать новые подходы к управлению и развитию.

Для компаний, работающих в сфере автотранспорта, железнодорожного, морского и авиатранспорта, существуют значительные различия в условиях деятельности. Эти различия выражаются в особенностях использования оборудования

и техники, специфике состава основных средств, которые амортизируются по различным правилам, различных цепочках поставок, различных предпосылках для кадрового обеспечения организаций, а также в более широком смысле – в различных системах нормативно-правового регулирования и других условиях развития [1]. Таким образом, каждая транспортная компания сталкивается с уникальными вызовами и предпосылками, которые требуют разработки специфических механизмов устойчивого развития. Эти механизмы должны учитывать как внутренние, так и внешние факторы, влияющие на деятельность компании, и обеспечивать ее долгосрочную стабильность и конкурентоспособность.

Цель исследования

Цель данного исследования заключается в анализе и систематизации механизмов устойчивого развития транспортных организаций, учитывая их уникальные условия и специфику деятельности. В рамках исследования будут рассмотрены особенности использования оборудования и техники, специфика состава основных средств, различные цепочки поставок, предпосылки для кадрового обеспечения и системы нормативно-правового регулирования в различных видах транспорта.

Материал и методы исследования

Для проведения комплексного исследования механизмов устойчивого развития транспортных организаций необходимо учитывать как применяемые инструменты, так и используемые материалы. В данном разделе мы рассмотрим основные механизмы и материалы, которые были использованы в нашем исследовании, а также их роль в анализе и систематизации данных. В статье были применены следующие методы исследования:

1. Изучение нормативно-правовой базы и научной литературы по теме исследования;
2. Анализ изученной информации из открытых источников;
3. Моделирование.

Для написания данной статьи были изучены следующие материалы:

1. Научные публикации и отчеты;
2. Данные транспортных компаний;

Таким образом, в статье получилось отразить всестороннюю картину текущей ситуации, выявить лучшие практики и разработать рекомендации для дальнейшего внедрения устойчивых механизмов.

Результаты исследования и их обсуждение

На данный момент не апробированы какие-либо основополагающие принципы устойчивого развития организаций в отраслевом разрезе, как и не апробирована какая-либо единая практика применения механизмов устойчивого развития в транспортных организациях (с учётом деления транспортной сферы на морские, автотранспортные, железнодорожные перевозки): каждая транспортная организация разрабатывает самостоятельно механизм устойчивого развития. Но, в конечном итоге, функционирование таких механизмов выражается в показателях, которые могут относительно объективно сформировать представление об эффективности механизмов и, соответственно, об устойчивости развития компании, надёжности её для осуществления инвестиций. Данные показатели соответствуют целям устойчивого развития ООН, среди них зачастую выделяются выброс веществ в атмосферу, выбросы сточных вод и твёрдых коммунальных отходов, уровень материального поощрения работников, количество работников, для которых реализовано право непрерывного обучения, участия в управлении компанией и иные показатели [2]. На основе данной мысли консалтинговые и аудиторские агентства составляют рейтинги устойчивого развития организаций, которые зачастую являются основой для принятия решения инвесторами об осуществлении инвестиций в развитие той или иной компании, потому в данных рейтингах содержится информация лишь об общих показателях развития, без детального её разбора. Стоит при этом учесть, что методика оценки многих компаний подразумевает качественную оценку ряда показателей (например, уровня корпоративного управления), вопрос объективности которой является открытым, так как неизвестно, по крайней мере, в общем доступе, насколько данная оценка является проработанной с точки зрения объективных данных.

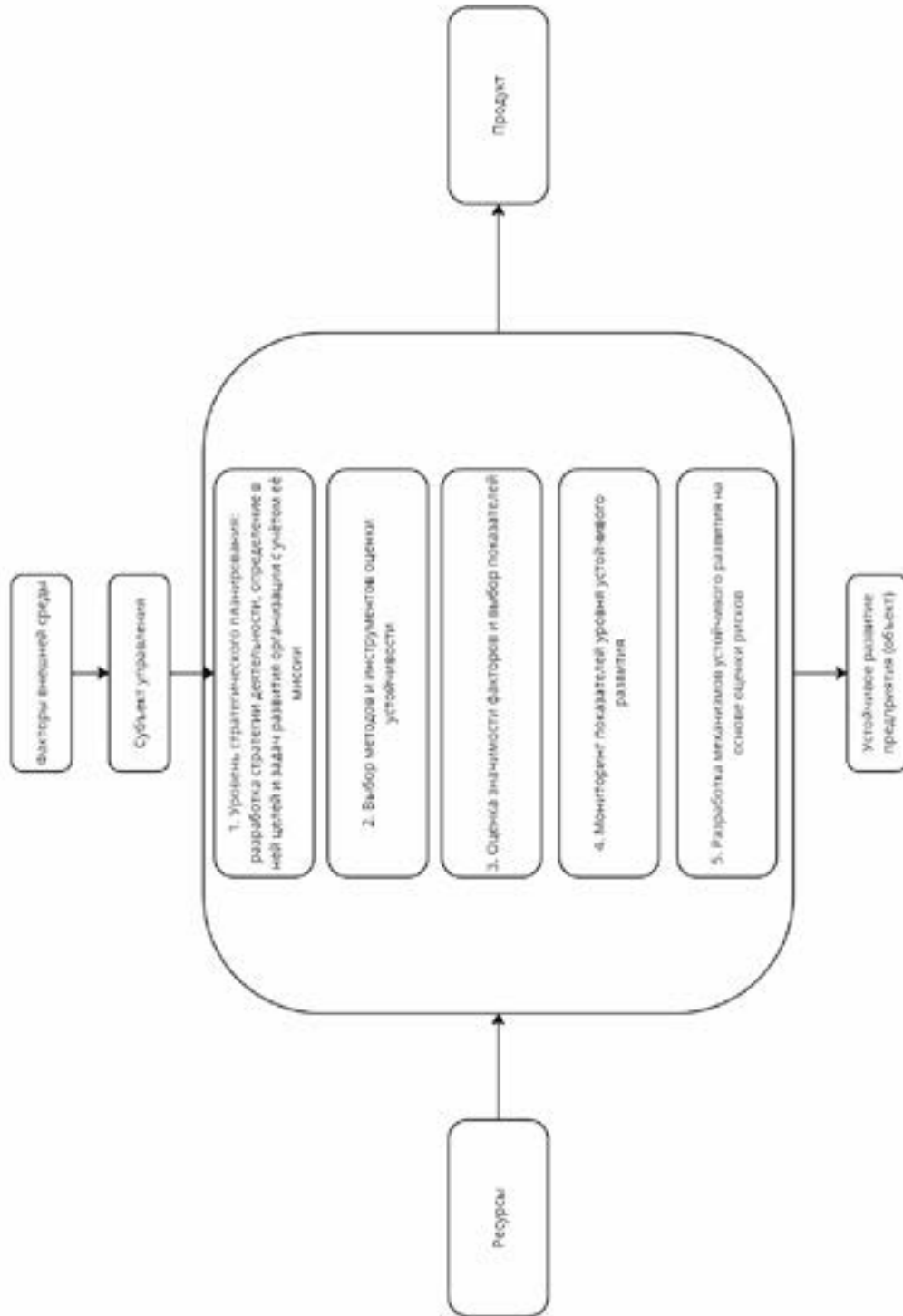


Рис. 1. Этапы разработки механизмов устойчивого развития организации

Источник: составлено автором [3].

Прежде всего, необходимо обратиться к содержанию механизмов устойчивого развития. Основой разработки таких механизмов являются механизмы деятельности организации, но в контексте устойчивого развития они должны учитывать соответствующие факторы развития. Механизмы устойчивого развития организации разрабатываются с учётом внутренних и внешних условий развития, иными словами совокупность механизмов устойчивого развития определяет модель деятельности организации. При этом разработка механизмов происходит в несколько этапов. Образное выражение последовательности разработки механизмов устойчивого развития организации можно представить на рисунке 1.

Важную роль в процессе разработки механизмов играет уровень стратегического планирования организации, при этом его нельзя в абсолютном смысле выделить как первый этап разработки механизмов, которому не предшествуют иные этапы деятельности организации, так как процесс разработки механизмов является циклическим. Разработки стратегических приоритетов деятельности организации помимо того, что основывается на её миссии, так же основывается на объективных данных о состоянии развития организации в целях определения реальных возможных пределов развития за планируемый промежуток времени. Понятие миссии является более широким по отношению к понятию стратегии так как подразумевает общее видение места организации среди иных организаций отрасли, её роль в развитии народного хозяйства в целом. Но на достижение тех или иных стратегических результатов влияет текущее состояние развития организации.

На основе определения стратегических приоритетов развития организации и задач, направленных на их достижение, осуществляется выбор методов и инструментов оценки устойчивого развития, которые во многом зависят от специфики деятельности организации. Состояние развития организации можно отразить разной системой оценок, разумеется, применимы показатели результативности и экономической эффективности деятельности организации,

которые ранее были в работе приведены. Применение тех или иных показателей оценки, в том числе, оценивающих состояние нефинансовых факторов, обусловленных деятельностью компании, должно быть обоснованным, иметь свои прямые предпосылки. То есть, необходимо обозначить значимость тех или иных показателей оценки состояния развития организации. Уже на основе данных, представленных в динамике, относительно состояния экономических и неэкономических факторов деятельности организации происходит разработка механизмов устойчивого развития, применение которых позволит достичь стратегических приоритетов деятельности организации. Факторы внешней среды в данной ситуации, подразумевают поведение иных хозяйствующих субъектов, в частности, транспортной отрасли, а также влияние системы нормативно-правового регулирования, влияние непредвиденных факторов (в основном природных).

Совокупность этапов разработки механизмов устойчивого развития можно представить несколько иным способом – как совокупность экономических и организационных мер. Можно сказать, что во многом это происходит на этапе стратегического планирования, когда происходит оценки условий, в которых располагается компания, в том числе оценка проблем её развития. Это типично для реализации планирования как функции управления организацией [4]. Для объяснения механизмов устойчивого развития необходимо изучить конкретный инструментарий, который применяют те или иные компании. Для этого был проведён сравнительный анализ ряда российских транспортных компаний.

С точки зрения экологического развития практически в каждой компании существует система контроля за объёмом выбросов загрязняющих веществ в атмосферу и сточных вод. В организациях, занимающихся железнодорожными перевозками, основной упор делается на совершенствование состава поездов с точки зрения технико-эксплуатационных характеристик вагонов и локомотивов. Осуществляется переход на использование котельных депо на основе сжиженного газа, что позволяет снизить

выбросы вредных веществ по сравнению с традиционным жидким топливом.

Говоря о компаниях, занимающихся морским транспортом, большое внимание уделяется не только непосредственно морским судам, для которых основными мероприятиями являются обновление и ремонт оборудования с целью улучшения его технико-эксплуатационных характеристик и энергосбережения, но и технике, используемой в портах. Например, одна из компаний при терминалах вводит исключительно краны, работающие на электрической основе, что позволяет значительно снизить выбросы загрязняющих веществ по сравнению с дизельными кранами, у которых удельный выброс загрязняющих веществ является одним из самых высоких.

Особое внимание крупные компании уделяют анализу системы поставок и сотрудничества с другими организациями. Фактор сотрудничества с компаниями, поддерживающими устойчивое развитие, часто учитывается консалтинговыми и аудиторскими агентствами при оценке устойчивого развития искомой организации. На основе этого фактора инвесторы принимают решения об инвестировании в компанию. Практически во всех представленных для анализа есть своя система корпоративного обучения (но она по-разному организована), система добровольного медицинского страхования. Говоря про систему корпоративного обучения, то в ряде компаний, таких как ПАО «Аэрофлот», ГУП «Петербургский метрополитен» и АО «Федеральная пассажирская компания» существует своя система учреждений корпоративного обучения, при которых сотрудники могут переобучиться либо повысить квалификацию [5-7]. У организаций, занимающихся морскими перевозками, несколько иная система подготовки кадров: она в основном заключается на сотрудничестве с учебными заведениями, которые при терминалах организуют проведение лекций и иных образовательных мероприятий. Все крупнейшие транспортные компании имеют соглашения со средними специальными учебными заведениями и высшими учебными заведениями на прохождение практики обучающимися заведениями, что является одним из инструментов привлечения кадров

для крупных компаний и их последующего удержания в компании, в том числе, через целую систему действующих льгот и материального поощрения.

Стоит уделить внимание инструментам социальной поддержки работников, применяемым компанией FESCO. Относительно представленных компаний она является уникальной тем, что, во-первых, существует система материальной поддержки работников, являющихся участниками СВО. Таким образом, организация теоретически может успешно действовать в части привлечения определённой категории потенциальных кадров. Во-вторых, в данной компании большое значение уделяется поддержке материнства, детства и отцовства. С одной стороны, система материального поощрения семей работников действует в ПАО «Аэрофлот», но она не подразумевает осуществление выплат за рождение ребёнка, в отличие от FESCO [8]. Согласно программе социальной поддержки FESCO, программа добровольного медицинского страхования действует не только на работников, но и на их детей. Значительный объём расходов фондов текущего потребления компании направлен не только на материальное поощрение сотрудников, но и также их семей. Большое значение в компаниях уделяется проведению профилактических мероприятий снижения производственного травматизма, таким образом, снижение значений показателя случаев производственного травматизма обеспечивается одновременно совершенствованием технико-эксплуатационных характеристик оборудования и транспортных средств, а также организаций мероприятий по обучению техники безопасности. В части совершенствования технико-эксплуатационных характеристик оборудования уделяется большое внимание снижению производственной нагрузки на работников, то есть нагрузки, которая приходится на ручной труд работников. Особое значение это имеет для ремонтных депо железнодорожных составов, морских терминалов.

В последние годы значительное внимание компаниями, особенно крупнейшими, отводится вопросу, так называемого «зелёного», инвестирования. За последние 10 лет номинальная

сумма зелёных облигаций и акций выросла (указать во сколько). Критерием осуществления «зелёных» инвестиций стала оценка следования компанией принципам устойчивого развития, что выражено показателями её нефинансовой отчётности [9]. Более того, факт следования компанией идее устойчивого развития является учитывается в системе государственных и муниципальных закупок, правда, не всех государств, при этом, в данных государствах существует различная система классификации компаний по уровню вклада в устойчивое развитие. Так, в Великобритании существует реестр компаний, которые своей деятельностью наносят вред состоянию окружающей среды, а компании, которые внесены в данный реестр, не имеют право участвовать в закупках. В странах ЕС соблюдение принципов устойчивого развития оценивается в рамках отдельной оценки при принятии решении о закупке, наряду с другими оценками, как цена товара, факт участия в закупках ранее и другими. В России на данный момент не существует государственного реестра организаций, чья деятельность наносит вред окружающей среде, а также не учитывается факт соблюдения принципов устойчивого развития организацией при принятии решений о закупке. Более того, теоретически, введение такого рода оценки может усложнить участие компаний в закупках, особенно тех, которые одновременно занимаются деятельностью по поставкам собственной продукции (так как на такие компании накладываются иные обязанности, например, в лице необходимости соблюдения определённого уровня локализации производства продукции). В России действует системы сборов за вред, наносимый окружающей среде, но она не распространяется не передвижные источники, то есть, транспортные средства. Инструментарий устойчивого развития выбранных организаций во многом схож, однако стоит также принимать во внимание, какими дополнительными видами деятельности занимаются представленные компании помимо транспортной [10]. Кроме того, важно учитывать размер компаний, поскольку все они относятся к разряду крупных.

Механизмы устойчивого развития в российских транспортных компаниях реализуются через экономические и организационные меры, включая стратегическое планирование и анализ проблем развития. Анализ показал, что компании внедряют системы контроля выбросов, совершенствуют технику (железнодорожный транспорт переходит на сжиженный газ, морской – обновляет оборудование и использует электрические краны в портах), уделяют внимание экологичной логистике и сотрудничеству с компаниями, поддерживающими устойчивое развитие. В социальной сфере распространены корпоративное обучение (включая собственные учебные центры в крупных компаниях) и добровольное медицинское страхование. Сотрудничество с учебными заведениями обеспечивает привлечение и удержание кадров.

Разумеется, соблюдение организацией принципов устойчивого развития влечёт за собой образование соответствующих издержек. Как было представлено в анализируемых примеров компаний, значительный объём расходов компаний уходит на поддержание экологической емкости и на социальное обеспечение своих сотрудников, расходы на последнее в каждой из компаний составляют сотни миллионов рублей в год. Концепция устойчивого развития подразумевает, что издержки будущего будут значительно выше, если не переносить издержки на развитие устойчивое развитие сейчас, иными словами, развитие становится неопределённым, если оно не учитывает все свои важнейшие факторы. Но для практического учёта факторов необходимы дополнительные издержки компании, ввиду чего общий объём издержек падает, но, при этом, нельзя сказать, что снижаются обороты деятельности организации, измеряемые в стоимостном и натуральном выражении.

Выводы

Исходя из проделанной работы, можно сделать вывод о том, что в настоящее время отсутствуют общепринятые принципы и практики внедрения устойчивого развития в транспортных организациях, каждая компания разрабатывает свои собственные механизмы. Оценка эффек-

тивности этих механизмов основывается на показателях, соответствующих целям ООН в области устойчивого развития (выбросы, социальные показатели и др.), используемых консалтинговыми и аудиторскими агентствами для составления рейтингов. Так же было определено, что разработка механизмов устойчивого развития – это циклический процесс, включающий стратегическое планирование, оценку текущего состояния организации (включая экономические и неэкономические факторы), выбор показателей оценки и разработку механизмов для достижения стратегических целей, с учетом как внутренних, так и внешних факторов.

Анализ отчетов различных компаний, которые предоставляют информацию о реализации устойчивого развития, показывает различия в подходах к этому процессу в зависимости от вида транспорта и его особенностей. Железнодорожный транспорт фокусируется на модернизации подвижного состава и переходе на альтернативное топливо, морской – на обновлении портовой техники и оборудования судов, а автотранспорт – на системах контроля выбросов. Анализ также показал, что для реализации устойчивого развития компании уде-

ляют большое внимание социальной составляющей, которая проявляется в программах корпоративного обучения, добровольном медицинском страховании и других мерах социальной поддержки персонала, которые различаются по форме и масштабу в разных компаниях. Примером может служить компания FESCO, выделяющаяся широкими программами социальной поддержки работников и их семей. Так же, компании ориентируются на “Зеленое” инвестирование, которое становится все более значимым фактором, влияющим на привлекательность компании для инвесторов и участие в государственных закупках. Однако, в России, в отличие от некоторых других стран, отсутствует государственный реестр компаний, наносящих вред окружающей среде, и принципы устойчивого развития не являются обязательным критерием при государственных закупках. Несмотря на это, многие крупные российские компании уже вкладывают значительные средства в реализацию мер по устойчивому развитию. Внедрение принципов устойчивого развития сопряжено с дополнительными затратами, но игнорирование этих аспектов может привести к значительно большим издержкам в будущем.

Библиографический список

1. Имамкулиева Э. Развитие авиационного и морского транспорта в ССАППЗ в контексте перехода к устойчивому развитию // Восток. Афро-азиатские общества: история и современность. 2020. № 6. С. 57-64.
2. Мордвинова Т. Б. Экономика морских перевозок в Арктике // Океанский менеджмент. 2018. № 2 (3).
3. Косников С.Н., Новикова Д.Н., Сухиненко Д.Д. Моделирование и прогнозирование показателей социально-экономического развития // ЕГИ. 2022. № 41 (3). С. 151-154.
4. Рыбнов Е.И., Асаул М.А. Управление изменениями в организации для сохранения ее экономической устойчивости // Вестник гражданских инженеров. 2007. № 4 (13). С. 85-89.
5. Отчет о деятельности в сфере устойчивого развития ПАО «Аэрофлот». [Электронный ресурс]. URL: <https://ir.aeroflot.ru/ru/устойчивое-развитие/отчетность/> (дата обращения: 18.11.2024).
6. Годовой отчет ГУП «Петербургский метрополитен». [Электронный ресурс]. URL: <https://metro.spb.ru/otchetmetro.html> (дата обращения: 18.11.2024).
7. Политика устойчивого развития АО «Федеральная пассажирская компания». [Электронный ресурс]. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9386/page/103290?id=17643&ysclid=m3rsw7mr2713783223> (дата обращения: 18.11.2024).
8. Устойчивое развитие и социальная ответственность ПАО «Дальневосточное морское пароходство». [Электронный ресурс]. URL: <https://www.fesco.ru/ru/about/social-responsibility/?ysclid=m3rsw7mr2713783223> (дата обращения: 18.11.2024).
9. Ермакова Е.П. Правовое регулирование «ответственного» инвестирования в России и зарубежных странах: понятие, принципы, примеры // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2022. № 55. С. 86-106.
10. Асаул М.А. Пассажирские перевозки внутренним водным транспортом в Российской Федерации: проблемы и перспективы развития // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2024. № 5-2. С. С. 171-175.