

УДК 33

DOI: 10.34670/AR.2024.83.81.070

Концепция ESG как ориентир устойчивого развития инфраструктурного объекта

Гончарова Алина Рашитовна

Кандидат экономических наук, генеральный директор,
Управляющая компания «Новотранс»,
125167, Российская Федерация, Москва, Ленинградский пр., 37/3;
e-mail: a.goncharova@novotrans.com

Аннотация

Инфраструктурные объекты в ряде случаев выполняют функции системообразующих предприятий и становятся драйверами экономического роста, обеспечивая логистическую (транспортную) основу для устойчивого, сбалансированного и инклюзивного развития, которое имеет решающее значение для продвижения региональных, национальных и глобальных интересов. Стратегическое значение и экономическая выгода наличия крупных портовых инфраструктурных объектов безусловны для достижения целей развития и роста российской экономики. Вместе с тем, повышение позитивного влияния портовой инфраструктуры на внутренний и внешний спрос требует рассматривать эти объекты с позиций новых международных вызовов, которые в настоящее время связаны с ответственным инвестированием, зелеными технологиями, углеродной нейтральностью, борьбой с изменением климата, то есть с устойчивым развитием на основе учета ESG-факторов. Показано, что такая повестка требует совместных усилий всех участников экономической деятельности – государств, финансовых организаций и бизнеса. Устойчивое развитие инфраструктурного объекта в условиях непрерывной трансформации производственных и экономических процессов в соответствии с ESG-требованиями невозможно без активизации экологической, социальной и организационно-управленческой ответственности. В статье рассматриваются ключевые аспекты интеграции ESG-принципов в управление инфраструктурными объектами, включая портовые терминалы. Особое внимание уделено решению социо-эколого-экономических проблем и повышению эффективности хозяйственных решений на основе ESG-подходов.

Для цитирования в научных исследованиях

Гончарова А.Р. Концепция ESG как ориентир устойчивого развития инфраструктурного объекта // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Том 14. № 11А. С. 632-643. DOI: 10.34670/AR.2024.83.81.070

Ключевые слова

Устойчивое развитие, ESG-требования, инфраструктурный объект, системообразующие предприятия, портовый терминал, социо-эколого-экономические проблемы, эффективность хозяйственных решений.

Введение

В настоящее время развитие экономических систем различного уровня должно быть направлено на обеспечение потребностей общества с учетом экологических возможностей, экономических и социальных условий развития территории. В этом случае цели концепции устойчивого развития и ESG-требования являются теоретической основой для разработки инновационных инструментов организации и управления развитием системообразующих предприятий на уровнях государств, регионов и отраслей [Гончарова, 2023; Гончарова, 2024; Абдальразек, 2023; Константиныди, Яковлева, Бобылев, Соловьева, 2023; Иватанова, Стоянова, 2023; Гончарова, Стоянова, 2021; Полоненко, 2024; Кочешнов, Стоянова, 2022; Толстых, Кочетова, Гарьковенко, 2024; Толстых, Шкарупета, Шишкин, 2017]:

Стратегическое влияние инфраструктуры на развитие внутри- и внешнеэкономических связей требует рассматривать функционал таких объектов с позиций новых международных вызовов, которые в настоящее время связаны с ответственным инвестированием, «зелеными» технологиями, углеродной нейтральностью, борьбой с изменением климата. Создание инфраструктуры на основе концепции ESG делает страну активным участником международного сотрудничества в области устойчивого развития, предоставляя привлекательные возможности для стейкхолдеров (населения, бизнеса, органов власти) и способствуя адаптации к глобальным вызовам.

Интеграция целей устойчивого развития в организационно-хозяйственную деятельность и, на этой основе, непрерывная трансформация производственных и экономических процессов в соответствии с ESG-требованиями предполагают изменение функциональных «обязанностей» бизнеса вообще, и портового – в частности. В этих условиях решение основополагающих задач бизнеса невозможно без активизации экологической, социальной и организационно-управленческой ответственности во всех сферах хозяйствования. Такое положение выгодно муниципальным, региональным и территориальным органам управления, поскольку требует от бизнеса [Гончарова, 2023]:

- рационального использования всех имеющихся внутренних и внешних ресурсов;
- соблюдения нормативно-правового законодательства и рекомендаций различных экологических организаций;
- постоянного вложения средств в повышение экологической безопасности самого объекта и в местную инфраструктуру для повышения качества жизни населения и достижения необходимого социального эффекта.

Для этого необходимо задействовать не только маркетинговые поиски и приобретение природосберегающих и энергоэффективных техники и технологии, но и рычаги эффективного планирования, организации и управления устойчивым социо-эколого-экономическим развитием.

Основная часть

Устойчивое развитие является глобальным трендом, который влияет на качество международного сотрудничества и на социально-экономическое положение стран и народов.

Российская экономика в настоящее время испытывает комплекс системных вызовов, что связано с необходимостью решения многих организационно-экономических проблем,

основными из которых являются:

- перестройка структуры международной и национальной экономики из-за обострения конкурентной борьбы;
- изменение логистики и структуры национальных и международных грузопотоков;
- недостаточность коммуникационных и логистических центров развития экономики страны и ее регионов, обеспечивающих столь необходимую стране связность территорий и региональных рынков;
- необходимость изменения структуры экономики в соответствии со сменой существующего сырьевого типа развития страны;
- увеличение внешнеторговых сделок и объемов экспорта-импорта продукции, в том числе – высокотехнологичной с высокой добавленной стоимостью;
- необходимость перехода всех производственных процессов к применению инновационных, наилучших доступных технологий;
- растущее влияние международных институтов на учет ESG-требований при организации инвестирования в реализацию хозяйственных решений, направленных на устойчивое развитие.

Учитывая геополитическое расположение России, величину и значимость морских границ, вышеперечисленные проблемы, в значительной степени, влияют на морские перевозки, которые обеспечивают экономическую связанность территории страны, транспортную безопасность и частично решает множество внешнеторговых проблем. В экономике на морские порты приходится до 60 % внешнеторговых операций. В этих условиях особое значение имеет развитие и модернизация портовой инфраструктуры [Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, [www...](#); Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года, [www...](#)].

Согласно национальному проекту «Модернизация транспортной инфраструктуры» [Национальные проекты России, [www...](#)] предусматривается «... увеличение мощности крупнейших портов Арктического, Дальневосточного, Каспийского, Азово-Черноморского и Балтийского бассейнов». Реализация целей стратегических развития должна осуществляться за счет «...повышение инновационности деятельности морских портов путем применения новых технологий, проведения мероприятий по ресурсосбережению, уменьшения негативного воздействия на окружающую среду и укрепления отраслевого кадрового потенциала» [Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года, [www...](#); Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, [www...](#)] .

Балтийский бассейн является вторым по значимости направлением для экспорта продукции и по объемам грузооборота. За 9 месяцев 2024 г. грузооборот портов этого бассейна составил 206,5 млн тонн (+1,0%), из них объём перевалки сухих грузов составил 94,3 млн тонн (+7,5%), наливных грузов – 112,2 млн тонн (-3,9%). Из общего объема перевалки грузов около 50% (102,8 млн т) приходится на порт Усть-Луга [Ассоциация морских торговых портов, [www...](#)] .

В настоящее время Усть-Луга – это крупнейший универсальный порт на Балтике и второй по величине в России, терминалы и производственные комплексы которого осуществляют перевалку и перерабатывают более 20 видов грузов. Усть-Луга играет важную роль в экономике России. Благодаря своему географическому положению и развитой инфраструктуре, порт служит не только ключевым элементом транспортной системы, обеспечивая экспортно-

импортные операции, но является и одной из крупнейших индустриальных зон страны. Здесь построены: завод по сжижению газа (мощностью 15 млн т/г.), карбомидный завод (мощностью 350 тыс. т аммиака и 1,2 млн. т карбомида). В 2024-2025 гг. будут введены в эксплуатацию дополнительные современные мощности для перевалки руды, угля, зерновых, пищевых и других грузов. Согласно стратегическим программам развития до 2030 г., в Усть-Луге будет создано около сотни предприятий и организовано более семнадцати тысяч рабочих мест.

В соответствии с Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры ["Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года", www...]. Группа компаний «Новотранс» осуществляет инфраструктурный проект по развитию портовых мощностей Северо-Западного (Балтийского) бассейна – строительство и последующая эксплуатация универсального торгового терминала LUGAPORT в морском порту Усть-Луга. Строительство начато в 2020 г. и продолжается до настоящего времени.

Строительство и эксплуатация хозяйствующих субъектов, влияющих на природные ресурсы, приводит к неизбежным изменениям в экосистеме и всего экологического потенциала территории, поэтому для организационно-инвестиционного обеспечения хозяйственных решений требуются меры постоянного наблюдения и контроля за изменением состояния окружающей среды [Гончарова, 2023; Гончарова, 2024; , Гончарова, Иватанова, Стоянова, 2021; Назарова, 2007].

Развитие LUGAPORT осуществляется в соответствии с концепцией ESG предусматривающей реализацию конкретных мероприятий по направлениям E – environmental, S – social, G – governance, в рамках принятых организационно-хозяйственных решений. На всех этапах реализации инфраструктурного проекта проводится комплекс мероприятий, предусмотренных разработанными социальными и экологическими программами.

В портовом терминале проводится диагностика состояния окружающей среды, мониторинг водных, атмосферных биологических, земельных и лесных ресурсов, геологической среды, восполнение биоресурсов и другие мероприятия, направленных на повышение экологической устойчивости.

Учитывая специфику влияния портового терминала на окружающую природную среду, которая в большей степени воздействует на водные объекты и водные биологических ресурсы, при строительстве и эксплуатации объекта организована реализация следующих мероприятий.

Для обеспечения рационального использования и охраны водных объектов, сохранения водных биологических ресурсов и среды их обитания осуществляется:

- сбор и очистка поверхностных, производственных и хозяйственно-бытовых сточных вод до нормативов рыбохозяйственного значения с выпуском в Финский залив;
- использование очищенных дождевых сточных вод на производственные нужды;
- установка приборов учета расходов забираемой морской воды и сбрасываемых сточных вод;
- соблюдение режима хозяйственной деятельности, установленного в границах водоохранной зоны и прибрежной защитной полосы.

Так же осуществляются специальные меры для сохранения водных биологических ресурсов и среды их обитания:

- разработка Комплексной программы по устранению последствий негативного воздействия от строительства на состояние водных биологических ресурсов и среды их

обитания;

- ограничение на производство гидротехнических работ в периоды нереста и нерестовых миграций рыб (весной с 15 апреля по 15 июня и осенью с 1 сентября по 15 ноября);
- мониторинг водных биоресурсов в период производства работ: организация и проведение наблюдений за миграциями рыб в весенний и осенний нерестовый период; проведение мониторинга нерестовых (нагульных скоплений) рыб и ихтиопланктона на акватории Лужской губы в осенний период нереста;
- проведение компенсационных мероприятий по восстановлению нарушенного состояния водных биоресурсов в соответствии с порядком, определенным действующим законодательством. В частности, выполнялись мероприятия по искусственному воспроизводству молоди атлантического лосося и ладожской палии с последующим выпуском в водные объекты Западного рыбохозяйственного бассейна. С 2021 г. по 2023 г. было выпущено 199142 малька.

В целях обеспечения охраны атмосферного воздуха организована реализация следующих мероприятий:

- применение систем гидропылеподавления на всех этапах технологического цикла;
- орошение (оснежение) зон погрузки, выгрузки и складирования насыпных материалов;
- орошение (оснежение) всей поверхности штабелей накопительных партий угля при неблагоприятных метеоусловиях (штурмовое предупреждение);
- установка ветрозащитных и пылеподавляющих экранов периметра комплекса перевалки навалочных грузов (разгрузочной зоны ж/д фронта, конвейерно-транспортной системы и складской зоны);
- уборка твердого покрытия проездов и зоны разгрузки полувагонов после окончания разгрузки ж/д состава (или вовремя переподачи вагонов) с помощью вакуумной подметально-уборочной машины с последующим орошением;
- укрытие кузова автосамосвала брезентом при транспортировке угля от зоны разгрузки вагонов к складу угля.

По снижению негативного воздействия на окружающую среду при обращении с отходами организована реализация следующих мероприятий:

- разработка всей необходимой разрешительной документации, предусмотренной природоохранным законодательством в области обращения с отходами;
- учет и контроль сбора, условий накопления, своевременного вывоза отходов, соблюдения экологической безопасности и техники безопасности при обращении с отходами;
- организация сбора и своевременного вывоза отходов, в том числе устройство площадки контейнеров для мусора и твердых коммунальных отходов (ТКО);
- своевременное заключение и пролонгация договоров с лицензированными организациями на оказание услуг в области обращения с отходами;
- размещение отходов на лицензированных объектах, внесенных в ГРОРО.

Для снижения шумового воздействия предусмотрены и осуществляются следующие мероприятия:

- применение низкошумных вентагрегатов;
- подбор скорости движения воздуха в воздуховодах, вентрешетках, воздухораспределителях с учётом акустических требований;

- установка шумоглушителей;
- устройство шумогасящих входных тамбуров и звукоизолирующих дверей (при необходимости).

Реализация выше названных мероприятий по защите окружающей природной среды в районе влияния портовой инфраструктуры позволит снизить эколого-экономический ущерб, а, следовательно, повысить экологическую устойчивость развития (E) терминала.

Ущерб (Y_{X_E}) после реализации хозяйственных решений, направленных на его предотвращение, можно представить традиционно (по существующим методикам) с учетом функции экологических затрат $f_E(Z_{X_E})$, тогда сокращение ущерба (ΔY_E) от реализации одного или нескольких решений по сути отразит эколого-экономический эффект, характеризующий повышение устойчивости [Гончарова, 2023; Гончарова, 2024]:

$$\Delta Y_E = Y_E - Y_{X_E} = Y_E - f_E(Z_{X_E}), \quad (1)$$

где Y_E – экономическая оценка ущерба, до реализации X_E хозяйственных решений; Y_{X_E} – экономическая оценка ущерба, после реализации X_E хозяйственных решений; Z_{X_E} – затраты на реализацию соответствующих хозяйственных решений; f_E – функция, связывающая параметры экологической устойчивости с затратами на реализацию хозяйственных решений X_E .

Таким образом, $f_E(Z_{X_E})$ – это выражение экономической оценки экологического ущерба после реализации X_E хозяйственных решений. Тогда экологическую устойчивость развития терминала (E) можно выразить через величину предотвращенного ущерба, как [Гончарова, 2023; Гончарова, 2024]:

$$E = F_E(\Delta Y_E), \quad (2)$$

где ΔY_E – экономическая оценка предотвращенного экологического ущерба ($\Delta Y_E = \{\Delta Y_{E1}, \Delta Y_{E2}, \dots, \Delta Y_{Ey}\}$, y – число возможных предотвращенных ущербов), F_E – функция оценки экологической устойчивости терминала.

Повышение социальной устойчивости развития (S) самого предприятия и близлежащей территории – важнейший показатель в системе ESG. Он позволяет снизить показатели текучести кадров через осуществление комплекса мотивационных мер – от роста заработной платы до улучшения общей социальной инфраструктуры объекта. Конкретные меры социальной поддержки работников, как правило, достаточно эффективно влияют на рост производительности труда и вовлеченность в общий трудовой процесс работников, а значит, позволяют повысить результирующие социально-экономические показатели – выручку, прибыль, заработную плату, обеспеченность жильем и транспортом и т.д.

Для повышения социальной устойчивости развития (S) портового терминала осуществляются следующие организационно-хозяйственные решения для развития и поощрения трудового вклада персонала предприятия:

- развитие кадровой политики, способствующей росту ценности и повышению престижности труда на терминале LUGAPORT, как регионального работодателя;
- повышение стабильности кадрового состава и ликвидация дефицита квалифицированных специалистов, за счет организации обучения и повышения квалификации

- сотрудников/работников портового терминала;
- обеспечение относительно высокого уровня оплаты труда;
- доставка работников к месту работы;
- организация питания на рабочем месте;
- строительство комплекса (коллинвинга) для проживания работников в период вахтовой смены со всей необходимой структурой, что позволяет привлечь квалифицированных специалистов из других регионов.

Кроме того, портовый терминал реализует организационно-хозяйственные решения, направленные на повышение социальной устойчивости развития прилегающих территорий (портовые города и поселки) и местного населения, что влечет за собой создания специальной социальной инфраструктуры.

Для удовлетворения потребностей местных жителей:

- осуществляется проведение экологической экспертизы и строительство водной инфраструктуры для ближайших населенных пунктов;
- реализуется международный проект «ЗаВодь», направленный на поддержку жителей деревни Лужицы – единственной в мире, где проживает малочисленный, исчезающий народ *Водь*;
- реализуется социально-образовательный проект «Открытый горизонт».

Современные установки по очистке и опреснению морской воды (либо прокладка водопровода) для населенных пунктов в зоне влияния портового терминала позволяют решить многолетнюю социально-инфраструктурную проблему с качеством питьевой воды в Кингесепском районе, что положительно повлияет на здоровье местного населения.

Кроме того, LUGAPORT создает площадку для социальной адаптации воспитанников детского дома и учащихся окрестных школ и интеграции их в общество через трудовую деятельность, что позволяет осуществить реализация социально-образовательного проекта «Открытый горизонт», который включает: тематические экскурсии в порт «Будущая профессия»; обучение выпускников в партнерских учебных профессиональных заведениях; стажировку после прохождения обучения.

Реализация мероприятий социальной направленности позволит снизить социально-экономический ущерб, а следовательно повысить социальную устойчивость развития терминала за счет снижения возможных социальных потерь и социальных ущербов на объекте и прилегающих территориях, что приведет к росту общей социальной стабильности в регионе.

Для оценки социальной устойчивости развития (S) можно использовать формулу, аналогичную формуле (1), то есть формализовано можно представить, как функцию от возможных предотвращенных социальных ущербов [Гончарова, 2023; Гончарова, 2024]:

$$S = F_S(\Delta Y_S), \quad (3)$$

где: ΔY_S – предотвращенный ущерб социального характера ($\Delta Y_S = \{\Delta Y_{S1}, \Delta Y_{S2}, \dots, \Delta Y_{Sv}\}$, v – число возможных предотвращенных ущербов; F_S – функция оценки социальной устойчивости.

Повышение устойчивости управления развитием портового терминала включает организационно-хозяйственные решения производственного, финансово-экономического и институционального характера.

Стратегия управления развития включает, ряд общеприменимых мероприятий и

специфических, отражающих отраслевые особенности предприятия. К ним следует отнести:

- рост мультимодальности портовых процессов транспортировки и перегрузки грузов;
- цифровизацию технико-технологических процессов;
- использование наилучших доступных технологий;
- своевременное обновление основных фондов;
- снижение текущей ликвидности;
- повышение капитализации и рентабельности собственного капитала;
- рост рыночной стоимости всего объекта;
- увеличение транспарентности и информационной открытости нефинансовой отчетности;
- имплементацию международных требований в национальные нормативно-правовые акты;
- включенность в стратегии развития регионального и федерального уровня;
- разработку оценочных критериев для ESG-рейтингов по процессам;
- формирование механизмов стимулирования ESG-развития и д.т.

Устойчивость управления развитием (G) формализовано может быть представлена как [Гончарова, 2023; Гончарова, 2024]:

$$G = F_G(\Delta Y_G), \quad (4)$$

где: ΔY_G – предотвращенные ущербы управленческого характера ($\Delta Y_G = \{\Delta Y_{G1}, \Delta Y_{G2}, \dots, \Delta Y_{Gj}\}$, j – число возможных предотвращенных ущербов); F_G – функция оценки устойчивости управления развитием.

Тогда, укрупнено оценка устойчивости развития портового терминала в соответствии с концепцией ESG будет выглядеть следующим образом [Гончарова, 2023; Гончарова, 2024]:

$$F = f(\Delta E, \Delta S, \Delta G), \quad (5)$$

где F – интегральная функция оценки, экологической, социальной и устойчивости управления развитием по ESG-критериям.

Устойчивость управления развитием портового терминала по сути направлена на совершенствование всех бизнес-процессов – от создания проекта до выхода на запланированную мощность при максимальной загрузке техники и персонала. Обеспечивающие управленческие функции призваны связать все внутренние и внешние процессы в единую эффективно функционирующую организационно-хозяйственную систему, отвечающую требованиям ESG.

Заключение

Для повышения устойчивости развития терминала LUGAPORT необходимо в течение жизненного цикла осуществлять поиск и реализацию оптимальных хозяйственных решений, основанных на концепции ESG, способствующих гармонизированному и долговременному развитию объекта и территории [Гончарова, 2023; Гончарова, 2024]

Устойчивое развитие портового терминала обеспечивается результатами обоснованных и

реализованных организационно-хозяйственных решений, что приводит к экономическим и неэкономическим эффектам, выраженным в снижении и/или предотвращении социальных, экологических и экономических ущербов.

Анализ социальных и экологических региональных проблем развития и соответствия хозяйственной деятельности LUGAPORT стратегическим региональным и национальным задачам с учетом ESG-требований показал, что формирование и реализация «зеленых» и социальных проектов положительно влияет на устойчивое долгосрочное развитие терминала и территории Кингисеппского муниципального района.

Библиография

1. Гончарова, А. Р. Методическое обеспечение развития крупных инфраструктурных объектов на основе гармонизации социальных, экологических и экономических хозяйственных решений : диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук / Гончарова Алина Рашитовна, 2023. – 187 с. – EDN JBOCIY.
2. Гончарова, А. Р. Методическое обеспечение устойчивого развития крупных инфраструктурных объектов / А. Р. Гончарова. – Москва : Издательство "Знание-М", 2024. – 200 с. – ISBN 978-5-00187-832-2. – EDN DDUVMF.
3. Абдальразек, Я. Ключевые тенденции устойчивого развития транспортной и дорожной инфраструктуры в Российской Федерации / Я. Абдальразек // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. – 2023. – № 3(75). – EDN BNMHHV.
4. Оценка устойчивости развития и перспектив ESG-трансформации субъектов Российской Федерации / Х. А. Константиныди, Е. Ю. Яковлева, С. Н. Бобылев, С. В. Соловьева // Экономика устойчивого развития. – 2023. – № 1(53). – С. 176-180. – DOI 10.37124/20799136_2023_1_53_176. – EDN YZOGAQ
5. Иватанова, Н. П. Роль портовой инфраструктуры в решении социо-экологоэкономических проблем регионального развития / Н. П. Иватанова, И. А. Стоянова // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2023. – Т. 13, № 3-1. – С. 100-107. – DOI 10.34670/A.R.2023.72.74.006. – EDN UIDDEP.
6. Гончарова, А. Р. О стратегической значимости портовой инфраструктуры в социально-экономическом развитии РФ и ее регионов / А. Р. Гончарова, И. А. Стоянова // Экономика промышленности. – 2021. – Т. 14, № 2. – С. 164-171. – DOI 10.17073/2072-1633-2021-2-164-171. – EDN XNEROL.
7. Полоненко, В. А. Необходимость применения принципов устойчивого развития при реализации инвестиционных проектов в инфраструктуре / В. А. Полоненко // Актуальные вопросы современной экономики. – 2024. – № 3. – С. 208-213. – EDN GGJKBA.
8. Кочешнов, А. С. Стратегические приоритеты пространственного развития ресурсно-производственного потенциала и обеспечивающей инфраструктуры угольной промышленности России / А. С. Кочешнов, И. А. Стоянова // Уголь. – 2022. – № 5(1154). – С. 55-62. – DOI 10.18796/0041-5790-2022-5-55-62. – EDN KLYCVW.
9. Толстых, Т. О. механизм управления устойчивым развитием промышленных предприятий / Т. О. Толстых, О. О. Кочетова, В. Э. Гарьковенко // Экономика устойчивого развития. – 2024. – № 2(58). – С. 374-381. – EDN BVKCTL.
10. Толстых, Т. О. Эффекты влияния инновационных изменений на процессы социально-экономического развития региона / Т. О. Толстых, Е. В. Шкарупета, И. А. Шишкин // Вестник Воронежского государственного университета инженерных технологий. – 2017. – Т. 79. – № 1(71). – С. 367-373. – DOI 10.20914/2310-1202-2017-1-367-373. – EDN YTNJJZ.
11. Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года. URL: https://www.economy.gov.ru/material/directions/regionalnoe_razvitie/strategicheskoe_planirovanie_prostranstvennog_o_razvitiya/strategiya_prostranstvennogo_razvitiya_rossiyskoy_federacii_na_period_do_2025_goda/
12. Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года. URL: <http://static.government.ru/media/files/41d457592e04b76338b7.pdf>
13. Национальные проекты России URL: <https://xn--80aapampemcchfmo7a3c9ehj.xn--p1ai/projects/>
14. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. Росморпорт. URL: <https://www.rosmorport.ru/media/File/strategy.pdf>.
15. Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Правительство Российской Федерации. URL: <http://static.government.ru/media/files/MUNhgWFddP3UfF9RJASDW9VxP8zwcB4Y.pdf>.
16. Ассоциация морских торговых портов / официальный сайт URL: <https://www.morport.com/rus/content/statistika-0?ysclid=m2m3dmqhb44358034>
17. Гончарова, А. Р. Организация экологического контроля как фактор обеспечения устойчивого развития

предприятия / А. Р. Гончарова, Н. П. Иватанова, И. А. Стоянова // Инновации и инвестиции. – 2021. – № 1. – С. 76-79. – EDN WPNEVA.

18. Назарова, Е.П. Совершенствование системы управления охраной окружающей среды в морском порту. Дисс. на соиск канд.техн.наук:05.22.19. СПб. : б.н., 2007 г. стр. 178 с.

The ESG Concept as a Guideline for Sustainable Development of Infrastructure Facilities

Alina R. Goncharova

PhD in Economics,
General Director,
Management Company "Novotrans",
125167, Russian Federation, Moscow, Leningradsky pr., 37/3;
e-mail: a.goncharova@novotrans.com

Abstract

Infrastructure facilities in some cases serve as system-forming enterprises and become drivers of economic growth, providing the logistical (transport) foundation for sustainable, balanced, and inclusive development, which is crucial for advancing regional, national, and global interests. The strategic importance and economic benefits of large port infrastructure facilities are undeniable for achieving the development and growth goals of the Russian economy. However, enhancing the positive impact of port infrastructure on domestic and external demand requires considering these facilities in the context of new international challenges, which are currently associated with responsible investment, green technologies, carbon neutrality, climate change mitigation, and sustainable development based on ESG (Environmental, Social, and Governance) factors. This agenda necessitates joint efforts from all economic stakeholders—governments, financial institutions, and businesses. Sustainable development of infrastructure facilities in the context of continuous transformation of production and economic processes in line with ESG requirements is impossible without strengthening environmental, social, and organizational-managerial responsibility. The article examines key aspects of integrating ESG principles into the management of infrastructure facilities, including port terminals. Special attention is given to addressing socio-ecological-economic challenges and improving the efficiency of economic decisions based on ESG approaches.

For citation

Goncharova A.R. (2024) Kontsepsiya ESG kak orientir ustoichivogo razvitiya infrastruktornogo ob'ekta [The ESG Concept as a Guideline for Sustainable Development of Infrastructure Facilities]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 14 (11A), pp. 632-643. DOI: 10.34670/AR.2024.83.81.070

Keywords

Sustainable development, ESG requirements, infrastructure facility, system-forming enterprises, port terminal, socio-ecological-economic challenges, efficiency of economic decisions.

References

1. Goncharova, A.R. (2023). Metodicheskoe obespechenie razvitiya krupnykh infrastrukturykh ob'ektov na osnove garmonizatsii sotsial'nykh, ekologicheskikh i ekonomicheskikh khozyaistvennykh reshenii [Methodological support for the development of large infrastructure facilities based on the harmonization of social, environmental, and economic management decisions]. Dissertatsiya na soiskanie uchenoi stepeni kandidata ekonomicheskikh nauk. EDN JBOCIY.
2. Goncharova, A.R. (2024). Metodicheskoe obespechenie ustoychivogo razvitiya krupnykh infrastrukturykh ob'ektov [Methodological support for the sustainable development of large infrastructure facilities]. Moskva: Izdatel'stvo "Znanie-M". ISBN 978-5-00187-832-2. EDN DDUVMF.
3. Abd'alrazeq, Y. (2023). Klyuchevye tendentsii ustoychivogo razvitiya transportnoi i dorozhnoi infrastruktury v Rossiiskoi Federatsii [Key trends in the sustainable development of transport and road infrastructure in the Russian Federation]. Regional'naya ekonomika i upravlenie: elektronnyi nauchnyi zhurnal, (3), EDN BNMHHV.
4. Konstantinidi, K.A., Yakovleva, E.Yu., Bobylev, S.N., Solov'eva, S.V. (2023). Otsenka ustoychivosti razvitiya i perspektiv ESG-transformatsii sub'ektov Rossiiskoi Federatsii [Assessment of the sustainability of development and prospects for ESG transformation of entities in the Russian Federation]. Ekonomika ustoychivogo razvitiya, (1), pp. 176-180. DOI 10.37124/207991362023153176. EDN YZOGAQ.
5. Ivatanova, N.P., Stoyanova, I.A. (2023). Rol' portovoi infrastruktury v reshenii sotsio-ekologoekonomicheskikh problem regional'nogo razvitiya [The role of port infrastructure in addressing socio-ecological and economic problems of regional development]. Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra, 13(3-1), pp. 100-107. DOI 10.34670/AR.2023.72.74.006. EDN UIDDEP.
6. Goncharova, A.R., Stoyanova, I.A. (2021). O strategicheskoi znachimosti portovoi infrastruktury v sotsial'no-ekonomicheskom razvitiye RF i ee regionov [On the strategic importance of port infrastructure in the socio-economic development of the Russian Federation and its regions]. Ekonomika promyshlennosti, 14(2), pp. 164-171. DOI 10.17073/2072-1633-2021-2-164-171. EDN XNEROL.
7. Polonenko, V.A. (2024). Neobkhodimost' primeneniya printsipov ustoychivogo razvitiya pri realizatsii investitsionnykh proyektov v infrastrukture [The necessity of applying sustainable development principles in the implementation of investment projects in infrastructure]. Aktual'nye voprosy sovremennoi ekonomiki, (3), pp. 208-213. EDN GGJKBA.
8. Koceshnov, A.S., Stoyanova, I.A. (2022). Strategicheskie prioritety prostranstvennogo razvitiya resursno-proizvodstvennogo potentsiala i obespechivayushchei infrastruktury ugol'noi promyshlennosti Rossii [Strategic priorities for spatial development of resource-producing potential and supporting infrastructure of the coal industry in Russia]. Ugol', (5), pp. 55-62. DOI 10.18796/0041-5790-2022-5-55-62. EDN KLYCVW.
9. Tolstyh, T.O., Kochetova, O.O., Harkovenko, V.E. (2024). Mekhanizm upravleniya ustoychivym razvitiem promyshlennykh predpriyatiy [Mechanism for managing sustainable development of industrial enterprises]. Ekonomika ustoychivogo razvitiya, (2), pp. 374-381. EDN BBKCTL.
10. Tolstyh, T.O., Shkarupeta, E.V., Shishkin, I.A. (2017). Effekty vliyaniya innovatsionnykh izmenenii na protsessy sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya regiona [Effects of innovative changes on the processes of socio-economic development of the region]. Vestnik Voronezhskogo gosudarstvennogo universiteta inzhenernykh tekhnologii, 79(1), pp. 367-373. DOI 10.20914/2310-1202-2017-1-367-373. EDN YTNJJZ.
11. Strategiya prostranstvennogo razvitiya Rossiiskoi Federatsii na period do 2025 goda [Spatial Development Strategy of the Russian Federation until 2025]. URL: https://www.economy.gov.ru/material/directions/regionalnoerazvitie/strategicheskoeplanirovanieprostranstvennogorazvitiya/strategiyaprostranstvennogorazvitiyarossiyskoyfederaciiaperioddo2025_goda/
12. Prognoz dolgosrochnoe sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya Rossiiskoi Federatsii na period do 2030 goda [Forecast of long-term socio-economic development of the Russian Federation until 2030]. URL: <http://static.government.ru/media/files/41d457592e04b76338b7.pdf>
13. Natsional'nye proekty Rossii [National projects of Russia]. URL: <https://xn--80aapampemchfmo7a3c9ehj.xn--plai/projects/>
14. Strategiya razvitiya morskoi portovoi infrastruktury Rossii do 2030 goda [Strategy for the development of maritime port infrastructure in Russia until 2030]. Rosmorport. URL: <https://www.rosmorport.ru/media/File/strategy.pdf>
15. Kompleksnyy plan modernizatsii i rasshireniya magistral'noy infrastruktury na period do 2024 goda [Comprehensive plan for the modernization and expansion of trunk infrastructure until 2024]. Pravitel'stvo Rossiyskoy Federatsii. URL: <http://static.government.ru/media/files/MUNhgWFddP3Uff9RJA.SDW9VxP8zwcB4Y.pdf> (<http://static.government.ru/media/files/MUNhgWFddP3Uff9RJA.SDW9VxP8zwcB4Y.pdf>).
16. Assotsiatsiya morskikh torgovykh portov / ofitsial'nyy sayt Association of Sea Commercial Ports / official website]. URL: <https://www.morport.com/rus/content/statistika-0?ysclid=m2m3dmqhb44358034> (<https://www.morport.com/rus/content/statistika-0?ysclid=m2m3dmqhb44358034>).
17. Goncharova, A.R., Ivatanova, N.P., Stoyanova, I.A. (2021). Organizatsiya ekologicheskogo kontrolya kak faktor obespecheniya ustoychivogo razvitiya predpriyatiya [Organization of environmental control as a factor in ensuring the sustainable development of the enterprise]. Innovatsii i investitsii, (1), pp. 76-79. EDN WPNEVA.

-
18. Nazarova, E.P. (2007). Sovershenstvovanie sistemy upravleniya okhrany okruzhayushchey sredy v morskoy port [Improvement of the environmental protection management system in the seaport]. Dissertatsiya na soiskanie uchenoy stepeni kandidata tekhnicheskikh nauk: 05.22.19. Sankt-Peterburg: b.n., 178 s.