

О стратегической значимости портовой инфраструктуры в социально-экономическом развитии РФ и ее регионов

А.Р. Гончарова, И.А. Стоянова✉

Национальный исследовательский технологический университет «МИСиС»,
119049, Москва, Ленинский просп., д. 4

✉ mgoagn@mail.ru

Аннотация. Транзитные коммуникации и объекты инфраструктуры являются одними из основных условий пространственного социально-экономического развития государств. В структуре мирового экспорта транспортных услуг более половины составляют услуги по перевозке грузов.

Уникальное географическое положение России между Европой и Азией, наличие приграничных морских путей позволяют ей стать частью мировых глобальных транспортных потоков, обеспечивая тем самым развитие транзитного и экспортно-импортного потенциала с привязкой к «точкам входа» в мировую транспортную систему. Прогнозы деятельности отечественных морских портов и их ускоренное модернизационное развитие обусловлены тем, что, являясь частью инфраструктуры, они обеспечивают связность территории и интеграцию российской экономики в мировую экономику. В каждом регионе Российской Федерации, граничащем с морем, решаются вопросы развития отдельных портов: в южном – большое внимание уделяется развитию транспортного потенциала региона через комплексное развитие региональных транспортных узлов, в частности, созданию портовых особых экономических зон; северные регионы в большей степени ориентированы на развитие портов Северного морского пути, обеспечивающих разведку, добычу углеводородов и организацию северного завоза в труднодоступные регионы; в балтийском регионе, в условиях острой конкуренции со стороны портов стран Балтики, усилением импортно-экспортного и транзитного потенциала страны, связанного с наметившимися положительными изменениями в направлении грузопотоков. В перспективе на территории Северо-Западного федерального округа предполагается реализация нескольких крупных стратегических инфраструктурных проектов. В результате сформируется транспортно-транзитная зона, обеспечивающая рост международных и внутрироссийских перевозок и увеличение пропускной способности действующих на территории округа морских портов. Жизнеобеспечивающая функция портовой инфраструктуры для России, в силу величины ее территории, является стратегическим фактором развития общей транспортной системы страны. В связи с этим на федеральном уровне разработаны и приняты стратегические документы и программы, имеющие силу нормативных правовых актов, а следовательно, являющиеся частью общей системы государственного управления и обеспечивающие национальную безопасность и связность российской территории, устойчивый рост экономики. В статье исследованы Указы, Стратегии и программы социально-экономического устойчивого развития РФ и ее регионов с позиций учета инфраструктурного фактора создания и модернизации российских морских портов.

Ключевые слова: стратегия, стратегическое планирование, государственные программы, экономика, устойчивое развитие, портовые объекты, инфраструктура

Для цитирования: Гончарова А.Р., Стоянова И.А. О стратегической значимости портовой инфраструктуры в социально-экономическом развитии РФ и ее регионов. *Экономика в промышленности*. 2021;14(2):164–171. <https://doi.org/10.17073/2072-1633-2021-2-164-171>

Strategic significance of port infrastructure in social and economic development of the Russian Federation and its regions

A.R. Goncharova, I.A. Stoyanova✉

National University of Science and Technology MISiS,
4 Leninsky Ave., Moscow 119049, Russian Federation

✉ mgoagn@mail.ru

Abstract. Transit communications and infrastructure facilities are basic conditions of countries' spatial social and economic development. Cargo transportation services make up more than 50 per cent of the global export of transport services. Unique geographical position of Russia between Europe and Asia, existing border sea routes provide the country with the opportunity to become a part of global traffic flows and, thus, maintain the development of transit and export-import potential bound to the "entry points" into the world transport system. Domestic sea ports' activities and their rapid modernization development can be predicted due to the fact that being part of the infrastructure they maintain communication in the area and the national economy's integration into the global economy. Each sea bordering region of the Russian Federation solves the problems of developing separate ports. In the south they pay great attention to development of transport potential of the region by means of complex development of regional transport hubs, in particular, creating special economic port areas. Northern regions are more oriented towards developing the Northern Sea Route ports which provide exploration and production of hydrocarbons, and arrange northern supply to hard-to-reach regions. The Baltic region is characterized by tough competition with the Baltic states' ports, and they have to reinforce import-export and transit potential of the country connected with the emerging positive changes in the direction of freight traffic. In perspective, the North-West Federal District is supposed to become a platform for several large-scale strategic infrastructural projects. As a result, a transport and transit area will be created to increase the volume of international and domestic transportation and the throughput of the regional seaports. Life-supporting function of port infrastructure is the strategic factor of the development of the total transport system of Russia due to its vast territory. Therefore, strategic regulation and programs have been developed at the federal level. They function as valid regulatory legal acts, are part of the total state government system and maintain national security and connectedness of Russian territory and stable economic growth. Strategic significance of these documents for sustainable social and economic development of the Russian Federation and its regions required analysis and systematization of Decrees, Strategies and Programs from the viewpoint of infrastructural factor of construction and modernization of Russian sea ports.

Keywords: strategy, strategic planning, State programs, economics, sustainable development, port facilities, infrastructure

For citation: Goncharova A.R., Stoyanova I.A. Strategic significance of port infrastructure in social and economic development of the Russian Federation and its regions. *Russian Journal of Industrial Economics*. 2021;14(2):164–171. (In Russ.). <https://doi.org/10.17073/2072-1633-2021-2-164-171>

论港口基础设施在俄罗斯联邦及其地区社会经济发展中的战略意义

A.R. 贡恰洛娃, I.A. 斯托亚诺娃✉

国立研究型技术大学 MISiS,
119049, 莫斯科, 列宁斯基大街4号

✉ mgoagn@mail.ru

摘要：过境运输和基础设施是国家空间社会经济发展的基本条件之一。在世界运输服务出口结构中，一半以上是货物运输服务。俄罗斯在欧洲和亚洲之间的独特地理位置、边境海路的存在为过境和进出口潜力的开发提供了保障，同时与世界运输系统的“切入点”挂钩，使它成为全球运输的一部分。对国内海港活动及其加速现代化发展的预测基于以下事实：作为基

инфраструктуры. В решении данных проблем большую роль призваны сыграть механизмы стратегирования, основанные на комплексной оценке потенциальных возможностей, сильных сторон, рисков и угроз прироста и модернизационного развития объектов магистральной инфраструктуры [1, 2].

Следовательно, количественный рост и модернизационная развитость объектов магистральной инфраструктуры становятся системными стратегическими жизнеобеспечивающими (жизненно важными) факторами, обеспечивающими снижение уровней межрегиональной дифференциации и пространственных дисбалансов в социально-экономическом развитии страны и ее регионов [3].

Решение этих проблем во многом обеспечивается устранением существующих логистических ограничений и расширением магистральной инфраструктуры, в том числе портовой. В связи с этим на государственном уровне принимаются стратегические решения, направленные на ускоренное развитие транзитных коммуникаций и соответствующей инфраструктуры на долгосрочную перспективу [4].

Необходимость развития крупных инфраструктурных объектов стратегического государственного значения отражена в документах, имеющих силу закона (Указах, Программах и Стратегиях) и составляющих правовую основу управления развитием в целом.

ключевые слова: стратегия, стратегическое планирование, государственное планирование, экономика, устойчивое развитие, портовая инфраструктура, инфраструктура

Введение

Портовые объекты транспортных коммуникаций России как материальная основа внутренних межрегиональных и внешнеэкономических связей являются важнейшей частью промышленной и социальной инфраструктуры, поэтому задача их развития представляется весьма актуальной и стратегически значимой для перехода к устойчивому социально-экономическому развитию российской экономики.

Анализ обеспеченности российских регионов различными видами инфраструктуры показывает, что фактор ее наличия, состояния и модернизационного развития оказывает наиболее существенное влияние на устойчивый социально-экономический рост.

В настоящее время, вследствие ряда объективных, исторически сложившихся экономико-географических особенностей пространственного развития страны, и субъективных, связанных с недостаточным вниманием государства к стратегическому планированию, проявились проблемы, сдерживающие потенциал устойчивого межрегионального развития. К наиболее актуальным из них относятся:

- низкая транспортная связанность центров экономического роста между собой и с другими территориями;
- несоответствие уровня развития существующей магистральной инфраструктуры, в т.ч. портовой, потребностям отдельных отраслей экономики (например, угольной);
- недостаточный уровень взаимной интегрированности различных видов транспортной инфраструктуры;
- отставание темпов развития транспортной и энергетической инфраструктуры в северо-восточной части страны.

Анализ стратегических долгосрочных программ развития России

На ускоренное обеспечение национальной безопасности, пространственной связанности территории России, укрепление и развитие транзитного потенциала и магистральной инфраструктуры страны направлены Указы о на-

циональных целях и стратегических задачах развития России [5, 6].

Так, Указом от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» [5] Правительству поручено обеспечить достижение стратегических задач в сфере модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

Анализ документов стратегического развития РФ демонстрирует постепенную конкретизацию действий в области развития инфраструктурных объектов – от постановки общих национальных целей [5, 6] до определения инструментария управления с определением целевых показателей, индикаторов, источников финансирования, налогового режима и т.д. [4, 7].

Во исполнение Указов Президента разработаны «Основы государственной политики регионального развития Российской Федерации на период до 2025 года», одним из основных принципов которой является устойчивый экономический рост и научно-технологическое развитие регионов [8]. В этом документе отмечено, что инфраструктурное обеспечение пространственного развития экономики и социальной сферы – приоритетная задача государства.

В соответствии с «Основами государственной политики регионального развития...» была разработана «Стратегия пространственного развития Российской Федерации» [9], в которой синхронизируются стратегические задачи, отраженные в указах о национальных целях.

Цель документа «Стратегии...» заключается в обеспечении национальной безопасности, сбалансированного пространственного развития страны, направленного на ускорение темпов экономического роста и технологического развития, сокращение межрегиональных различий в уровне и качестве жизни населения. Для достижения цели, среди прочего, необходимо ликвидировать инфраструктурные ограничения федерального значения и повысить доступность и качество магистральной инфраструктуры за счет развития транспортных коридоров и увеличения мощности морских портов.

Формирование стратегических направлений развития транспортной инфраструктуры должно осуществляться во взаимосвязи с общими направлениями и масштабами социально-экономического развития страны и с глобальными общемировыми стратегическими тенденциями в экономике [4].

Российская экономика, как и экономики других стран, в настоящее время оказалась пе-

ред системным вызовом, обусловленным сочетанием следующих факторов: усилением глобальной конкуренции, охватывающей рынки всех факторов экономического роста, связанной с дисбалансом развития, ростом влияния региональных союзов, корпораций и цифровизацией экономических и технологических процессов; истощением источников экспортно-сырьевого типа развития, базирующихся на интенсивном наращивании топливного и сырьевого экспорта; возрастанием роли в социально-экономическом и инновационном развитии.

Поэтому в одном из основных документов «Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года» [10] указано, что одними из приоритетных направлений устойчивого развития экономики РФ в долгосрочной перспективе являются транспортные системы и рациональное природопользование. Рациональное природопользование признано в документе движущей силой и основой долгосрочной экономической устойчивости. Обеспечение экологически ориентированного роста экономики и внедрение экологически эффективных инновационных технологий позволят избежать истощения ряда критически важных ресурсов, снизить техногенную нагрузку и загрязнение природных сред, обеспечить сохранение биоразнообразия и др.

Особое внимание в «Прогнозе...» уделено транспортной инфраструктуре, отмечена неразвитость транспортно-логистической системы и разработаны меры по ее развитию до 2030 г. Указано, что принимаемые меры позволят значительно повысить результирующие показатели деятельности транспортного комплекса, что будет характеризоваться соответствующими критериями и индикаторами. В этом документе прогноз развития транспортного комплекса представлен консервативным, инновационным и форсированным сценариями.

Первый сценарий (при отставании среднегодовых темпов роста грузооборота от роста ВВП) направлен на преодоление «узких» мест в развитии транспортной инфраструктуры и требует относительно небольших инвестиций. Однако инфраструктурные ограничения при реализации данного варианта сохраняются, поскольку низкий уровень инвестиций не позволит устранить «узкие» места и осуществить необходимое масштабное развитие инфраструктуры транспортного комплекса. К 2030 г. прогнозный объем инвестиций по первому варианту развития составит 5,9 трлн руб., в том числе 1,7 трлн руб. из феде-

рального бюджета, 4,3 трлн руб. – внебюджетные источники [10].

Второй сценарий носит инновационный характер, предусматривает интенсивное развитие и преодоление ключевых «узких» мест транспортной системы в комплексе с внедрением высокотехнологичных транспортных проектов. Ожидаемые инвестиции к 2030 г. могут достичь 8,7 трлн руб. [10].

В связи с недофинансированием развития транспортной инфраструктуры, в том числе портовой, по первому варианту темпы роста объемов грузоперевозок будут несколько ниже, поэтому для повышения конкурентоспособности транспортной системы и реализации транзитного потенциала рассматривается инновационный вариант с представлением в «Прогнозе...» приоритетных проектов и мероприятий:

- строительство дорог, обеспечивающих подъезд к аэропортам, морским портам, логистическим центрам, пунктам пропуска на государственной границе, особым экономическим зонам;

- развитие перегрузочных портовых комплексов с привязкой к «точкам входа» в мировую транспортную систему, в том числе модернизация и развитие морских портов Балтийского (Санкт-Петербург, Усть-Луга, Приморск, Балтийск), Азово-Черноморского (Тамань, Новороссийск, Туапсе, Кавказ), Каспийского (Оля, Махачкала), Дальневосточного бассейнов, порта Мурманск и др. [10].

Третий – форсированный сценарий – характеризуется опережающим развитием транспортной инфраструктуры. В данном сценарии реализация крупных инфраструктурных проектов предусмотрена в кратко- и среднесрочной перспективе. Ожидаемый объем инвестиций к 2030 г. составит 15 трлн руб. [10].

Пространственная составляющая сценариев долгосрочного развития учтена в «Транспортной Стратегии...» [4]. Так, промышленное производство, транспортные услуги, прежде всего грузовой транспорт, являются направлениями специализации Северо-Западного федерального округа (СЗФО). Обеспеченность природными ресурсами, соседство с развитыми странами ЕС и выход к важнейшим морским торговым путям определяют преимущественное развитие СЗФО. Одним из важнейших факторов, влияющих на экономическое развитие этого округа, станет развитие транспортной инфраструктуры, в частности, создание в округе альтернативных прямых выходов за рубеж, позволяющих повысить эффективность работы морских портов и сопряженных с ними

железных и автомобильных дорог. В «Транспортной Стратегии...» отмечено, что развитие портовой инфраструктуры способствует социально-экономическому росту не только Санкт-Петербурга и Ленинградской области, но и других регионов.

На территории СЗФО предполагается реализация нескольких крупных стратегических инфраструктурных проектов, в том числе строительство нефтепровода Балтийской трубопроводной системы-2 с выходом на нефтяной терминал в морском торговом порту Усть-Луга. В перспективе сформируется транспортно-транзитная зона, обеспечивающая рост международных и внутрироссийских перевозок, увеличение пропускной способности действующих на территории округа морских портов [4].

В Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г. [7] предусмотрено увеличение мощности портовой инфраструктуры Северо-Западного (Балтийского) бассейна до 62 млн т.

«Комплексный план...» синхронизирован с национальными проектами «Безопасные и качественные автомобильные дороги», «Международная кооперация и экспорт», его будет способствовать достижению целевых показателей национальной программы развития международной кооперации и экспорта (рисунок).

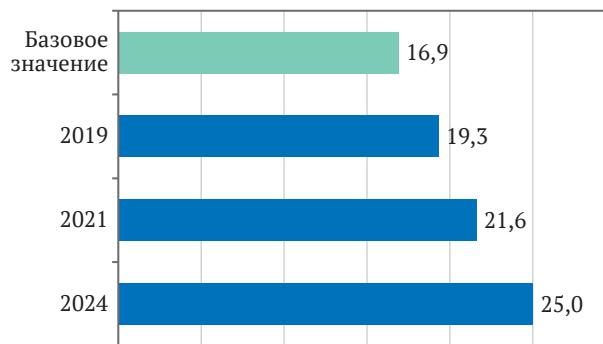


Рисунок. Объем экспорта услуг транспортного комплекса России (млрд долл. США) [7]

Figure. The volume of exports of services of the transport complex of Russia (billion dollars USA)

Основные приоритеты развития портовой инфраструктуры на долгосрочный период отражены в другом важном документе – «Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года» [11]. Основные задачи реализации «Стратегии...» сводятся к следующему:

- увеличение мощности портов;
- эффективное развитие портовой инфраструктуры;

- обеспечение безопасного функционирования морской портовой инфраструктуры;
- создание условий, повышающих конкурентоспособность морских портов;
- совершенствование государственного управления в сфере морского портового хозяйства.

В документе отмечено, что «...деятельность отечественных портов должна соответствовать мировой практике и отвечать так называемым «зеленым» стандартам» [11]. Разработка и использование «зеленых» стандартов позволит минимизировать негативное воздействие на окружающую среду при строительстве и функционировании портовой инфраструктуры, послужит основой для формирования единых обязательных стандартов производственно-хозяйственной деятельности в будущем.

Направления «зеленого» развития морских портов соответствуют государственной политике в области экологического развития [12], которая ориентирована на решение социально-экономических задач, обеспечивающих реализацию права каждого человека на благоприятную окружающую среду, воспроизводство природного капитала [13], низкоуглеродное устойчивое развитие, сохранение благоприятной окружающей среды и биологического разнообразия [14].

В документах особо подчеркивается, что развитие морских портов должно соответствовать принципам устойчивого развития [15], состоящим в сочетании интересов экономического развития с сохранением и улучшением качества окружающей среды [16–18]. Экологическая безопасность инфраструктуры на всех стадиях жизненного цикла морских портов должна строиться

на основе проведения систематической работы по предотвращению негативного антропогенного влияния на морские и прибрежные экосистемы [19]. Таким образом, мероприятия по снижению уровня загрязнений становятся частью программы развития морских портов России и одной из приоритетных задач стратегических долгосрочных программ развития.

Заключение

Развитие морских портов оказывает стимулирующее воздействие на предпринимательскую активность, приток инвестиций, экономический рост территориальных образований и играет значительную роль в реализации транзитного потенциала России.

Важная жизнеобеспечивающая роль и необходимость ускоренного модернизационного развития магистральной инфраструктуры отмечена в большинстве стратегий и программ долгосрочного развития России. Их анализ демонстрирует постепенную конкретизацию действий в области развития инфраструктурных объектов – от постановки общих национальных целей до формирования инструментария управления с определением целевых показателей, индикаторов, источников финансирования, налогового режима и т.д.

Реализацию планов и долгосрочных программ стратегического развития объектов морской инфраструктуры следует рассматривать как базисный фактор, способствующий устойчивому социально-экономическому развитию и повышению конкурентоспособности регионов РФ и страны в целом.

Список литературы

1. Квинт В.Л. Концепция стратегирования: монография. Кемерово: Кемеровский государственный университет; 2020. 170 с.
2. Leavy B. Strategy, organization and leadership in a new “transient-advantage” world. *Strategy & Leadership*. 2014;42(4):3–13. <https://doi.org/10.1108/SL-05-2014-0038>
3. Роль энергетических и горнопромышленных арктических проектов в повышении инвестиционной привлекательности северного морского пути: монография / кол. авт. под общ. ред. И.В. Петрова, Д.Е. Сорокина. М.: КНОРУС; 2021. 354 с.
4. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009> (дата обращения: 16.03.2021).
5. Указ Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических за-

дачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/57425> (дата обращения: 16.03.2021).

6. Указ Президента Российской Федерации от 21.07.2020 г. № 474 О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/45726> (дата обращения: 16.03.2021).

7. Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. URL: <http://static.government.ru/media/files/MUNhgWFddP3Uff9RJASDW9VxP8zwcB4Y.pdf> (дата обращения: 17.03.2021).

8. Указ Президента РФ от 16.01.2017 г. № 13 «Об утверждении Основ государственной политики регионального развития Российской Федерации на период до 2025 года». URL: <http://www.consultant.ru/>

document/cons_doc_LAW_210967/ (дата обращения: 16.03.2021).

9. Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года. URL: https://www.economy.gov.ru/material/directions/regionalnoe_razvitie/strategicheskoe_planirovanie_prostranstvennogo_razvitiya/strategiya_prostranstvennogo_razvitiya_rossiyskoy_federacii_na_period_do_2025_goda/ (дата обращения: 16.03.2021).

10. Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года. URL: <http://static.government.ru/media/files/41d457592e04b76338b7.pdf> (дата обращения: 16.03.2021).

11. Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года. URL: <http://static.government.ru/media/files/f97zDwh44IjsniyhDZuV85gaL4AkE5M4.pdf> (дата обращения: 17.03.2021)

12. Основы государственной политики в области экологического развития Российской Федерации на период до 2030 года. URL: <https://base.garant.ru/70169264/>

13. Иватанова Н.П., Стоянова И.А. Рентабельность природного капитала как показатель эффективности природопользования. *Известия Тульского государственного университета. Науки о Земле*. 2010;(1):238–243.

14. In-depth analysis in support of the Commission. A clean planet for all: A European strategic long-term strategic vision for a prosperous, modern, competitive and climate neutral economy. European Commission Communication. URL: <https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/docs/pages/>

com_2018_733_analysis_in_support_en_0.pdf (дата обращения: 01.04.2021)

15. Иватанова Н.П., Копылов А.Б., Болотов Г.С. Эколого-экономическая устойчивость или устойчивое развитие («sustainable development»). В *сборнике трудов 13-й Международной конференции по проблемам горной промышленности, строительства и энергетики «Социально-экономические и экологические проблемы горной промышленности, строительства и энергетики»*. Тула; Минск; Донецк: Изд-во «Тульский государственный университет»; 2017;359–364.

16. Wong W.C., Batten J.A., Ahmad A.H., Mohamed-Arshad S.B., Nordin S. Adzis A.A. Does ESG certification add firm value? *Finance Research Letters*. 2021;39. <https://doi.org/10.1016/j.frl.2020.10159>

17. The Growth of “green” finance at the global level in the context of sustainable economic development. *XXII International Scientific Conference Energy Management of Municipal Facilities and Sustainable Energy Technologies (EMMFT-2020)*. 2021;244. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202124410058>

18. Басова И.А., Копылов А.Б., Иватанова Н.П., Липская Е.О. К вопросу разработки методического подхода к формированию «зеленой экономики» предпринимательства. *Международный журнал прикладных наук и технологий Integral*. 2018;(3):4.

19. Гончарова А.Р., Стоянова И.А. Характеристика геоэкологических локальных условий строительства коммуникаций для обеспечения транзита продукции добывающих отраслей. *Горный информационно-аналитический бюллетень (научно-технический журнал)*. 2020;(6-1):163–175. <https://doi.org/10.25018/0236-1493-2020-61-0-163-175>

References

1. Kvint V.L. The Concept of Strategizing. Kemerovo: KemGU; 2020; 170 p. (In Russ.)

2. Leavy B. Strategy, organization and leadership in a new “transient-advantage” world. *Strategy & Leadership*. 2014;42(4):3–13. <https://doi.org/10.1108/SL-05-2014-0038>

3. The Role of Energy and Mining Arctic Projects in Increasing the Investment Attractiveness of the Northern Sea Route. Moscow: KNORUS, 2021. 354 p. (In Russ.)

4. Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009> (accessed 16.03.2021). (In Russ.)

5. Decree of the President of the Russian Federation of May 7, 2018 No. 204 “On national goals and strategic objectives for the development of the Russian Federation for the period up to 2024”. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/57425> (accessed on 16.03.2021). (In Russ.)

6. Decree of the President of the Russian Federation of July 21, 2020 No. 474 On the national development goals of the Russian Federation for the period up

to 2030. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/45726> (accessed on 16.03.2021). (In Russ.)

7. Comprehensive plan for the modernization and expansion of the trunk infrastructure for the period up to 2024. URL: <http://static.government.ru/media/files/MUNhgWFddP3Uff9RJASDW9VxP8zwcB4Y.pdf> (accessed 17.03.2021). (In Russ.)

8. Decree of the President of the Russian Federation of January 16, 2017 No. 13 “On Approval of the Fundamentals of State Policy for Regional Development of the Russian Federation for the Period up to 2025”. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_210967/ (accessed on 16.03.2021). (In Russ.)

9. Spatial development strategy of the Russian Federation for the period up to 2025. URL: https://www.economy.gov.ru/material/directions/regionalnoe_razvitie/strategicheskoe_planirovanie_prostranstvennogo_razvitiya/strategiya_prostranstvennogo_razvitiya_rossiyskoy_federacii_na_period_do_2025_goda/ (accessed on 16.03.2021). (In Russ.)

10. Forecast of long-term social and economic development of the Russian Federation for the period up to 2030. URL: <http://static.government.ru/media/files/41d457592e04b76338b7.pdf> (accessed on 16.03.2021). (In Russ.)

11. Strategy for the development of maritime activities of the Russian Federation until 2030. URL: <http://static.government.ru/media/files/f97zDwh44IJsniyhDZuV85gaL4AkE5M4.pdf> (accessed on 17.03.2021). (In Russ.)

12. Fundamentals of state policy in the field of environmental development of the Russian Federation for the period up to 2030. URL: <https://base.garant.ru/70169264/> (In Russ.)

13. Ivatanova N.P., Stoyanova I.A. The return on natural capital as an indicator of the efficiency of natural resource use. *Izvestiya Tula State University*. 2010;(1):238–243. (In Russ.)

14. In-depth analysis in support of the Commission. A clean planet for all: A European strategic long-term strategic vision for a prosperous, modern, competitive and climate neutral economy. European Commission Communication. 2018;773. https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/docs/pages/com_2018_733_analysis_in_support_en_0.pdf (accessed on 01.04.2021)

15. Ivatanova N.P., Kopylov A.B., Bolotov G.S. Ecological and economic sustainability or sustainable

development. In the collection of works of the 13th International Conference on the problems of the mining industry, construction and energy “Socio-economic and environmental problems of the mining industry, construction and energy”. Tula; Minsk; Donetsk: Tula State University; 2017;359–364. (In Russ.)

16. Wong W.C., Batten J.A., Ahmad A.H., Mohamed-Arshad S.B., Nordin S., Adzis A.A. Does ESG certification add firm value? *Finance Research Letters*. 2021;39. <https://doi.org/10.1016/j.frl.2020.10159>

17. The Growth of “green” finance at the global level in the context of sustainable economic development. *XXII International Scientific Conference Energy Management of Municipal Facilities and Sustainable Energy Technologies (EMMFT-2020)*. 2021;244. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202124410058>

18. Basova I.A., Kopylov A.B., Ivatanova N.P., Lipskaya E.O. On the development of a methodological approach to the formation of a “green economy” of entrepreneurship. *International journal of applied sciences and technology Integral*. 2018;(3):4. (In Russ.)

19. Goncharova A.R., Stoyanova I.A. Characteristics of geological local conditions for the construction of communication to ensure the transit of products from extractive industries. *Mining informational and analytical bulletin (scientific and technical journal)*. 2020;6-1:163–175. (In Russ.). <https://doi.org/10.25018/0236-1493-2020-61-0-163-175>

Информация об авторах

Гончарова Алина Рашитовна – соискатель Центра стратегического менеджмента и конъюнктуры сырьевых рынков, Национальный исследовательский технологический университет «МИСиС», 119049, Москва, Ленинский просп., д. 4, Российская Федерация; e-mail: csmc@misis.ru

Стоянова Инна Анатольевна – д-р экон. наук, профессор кафедры индустриальной стратегии, Национальный исследовательский технологический университет «МИСиС», 119049, Москва, Ленинский просп., д. 4, Российская Федерация; e-mail: mgoagn@mail.ru

Information about the authors

Alina R. Goncharova – Candidate of the Center for Strategic Management and Commodity Markets, National University of Science and Technology MISiS, 4 Leninsky Ave., Moscow 119049, Russian Federation; e-mail: csmc@misis.ru

Inna A. Stoyanova – Dr. Sci. (Econ.), Professor of the Department of Industrial Strategy, National University of Science and Technology MISiS, 4 Leninsky Ave., Moscow 119049, Russian Federation; e-mail: mgoagn@mail.ru

Поступила в редакцию 16.04.2021; поступила после доработки 17.05.2021; принята к публикации 06.06.2021

Received 16.04.2021; Revised 17.05.2021; Accepted 06.06.2021