

АКАДЕМИЯ ЗНАНИЙ • ISSN 2304-6139 (print)
ISSN 2687-0983 (online)
«ACADEMY OF KNOWLEDGE» LTD.CO • www.academyadt.ru



ВСЕРОССИЙСКИЙ ЖУРНАЛ

ВЕСТНИК АКАДЕМИИ ЗНАНИЙ

№ 5(64) 2024
30 сентября 2024 г.



Ершова Т.В., Недолужко О.В.	575
Роль и место искусственного интеллекта в процессах формирования и развития интеллектуального капитала организации	
Киященко Т.А., Сорокина О.Г.	581
Техника трансляции изменений и работы с сопротивлениями в компании	
Коваленко О.Е., Титова Н.Ю., Пичуева Я.Д.	584
Устойчивое развитие судостроения: анализ практических инициатив	
Ковылкин Д.Ю.	590
Сущность и роль логистического управления транспортными системами сбора и распределения продукции на современном предприятии	
Колесниченко-Янушев С.Л., Ключарев А.А., Емельянов А.Д.	594
Результативность системы менеджмента качества, как условие обеспечения конкурентоспособности предприятия	
Комозорцева А.В., Романова И.М.	598
Оценка влияния потребительского опыта иностранных студентов на лояльность к российскому вузу	
Котелевская Ю.В.	607
Изменения парадигмы формирования инфраструктурного взаимодействия малого и среднего бизнеса и высшей школы	
Кочерьян М.А., Шуралева Н.Н., Давыдова Е.В.	611
Оценка проведения массовых спортивных мероприятий	
Краснянская О.В., Степанов Р.В.	614
Влияние стратегического маркетинга на формирование конкурентных преимуществ в условиях нестабильного рынка	
Кривонос Д.А., Польшакова Н.В.	621
Применение технологии больших данных в управленческом учёте посреднических организаций	
Круглов Д.В., Гуляева О.А.	625
Развитие кадров в сфере железнодорожного транспорта	
Кузьмина Э.В., Пьянкова Н.Г.	629
Совершенствование процесса управления проектом разработки программного продукта	
Мартова М.А., Хачак З.А., Гросу А.В., Лепигова Е.А.	635
Исследование применений технологий самоменеджмента в профессиональной деятельности государственных гражданских служащих департамента имущественных отношений Краснодарского края	
Нестерова З.В., Солосиченко Т.Ж.	639
Управление взаимоотношениями с потребителями как один из ключевых факторов повышения уровня конкурентоспособности предприятия	
Носарев Н.С., Усанов А.А., Сураева М.О.	642
Систематизация процессов контроля обращения с промышленными отходами в нефтедобывающем производстве для повышения качества управления бизнесом	
Петриченко Д.Г.	644
Методический подход к оценке эффективности рекламы на электронных платформах для субъектов бизнеса в сфере недвижимости	
Попок Л.Е., Мусаева Х.М., Капранова О.Ф.	653
Цифровые технологии в управлении современных бизнес-структур	
Раджаб М., Кочергина Т.В., Селезнева М.В.	657
Факторы формирования модели международной кооперации	
Радионова И.В.	660
Риск-ориентированный подход к управлению наличным денежным оборотом в коммерческом банке	
Садег Зарей Кариани, Окороков Р.В.	664
Особенности реализации ESG-стратегий устойчивого развития в деятельности иранских промышленных компаний	
Саенко И.И., Искандарян Г.О., Бобрышева В.Е.	670
Совершенствование системы материального стимулирования, основанная на внедрении системы KPI и грейдирования	
Солодкин В.С., Тяжкун Н.А.	673
Цифровое командообразование в проекте управления	
Сорокина О.Г., Киященко Т.А.	681
Концепция инвестиционной привлекательности компании на основе финансовых стратегий	
Суворова Т.В., Голдыбаев Д.И.	685
Маркетинговый аудит в стратегическом развитии современной компании	

EDN: MAKLPE

О.Е. Коваленко – место работы АО «Дальневосточный завод «Звезда», обучающаяся кафедры экономики и управления, Владивостокский государственный университет, Владивосток, Россия, kovalenkolesia@yandex.ru

O.E. Kovalenko –, place of work «Far Eastern Zvezda Plant», student of the Department of Economics and Management place of study Vladivostok State University, Vladivostok, Russia;

Н.Ю. Титова – к.э.н., доцент кафедры экономики и управления, Владивостокский государственный университет, Владивосток, Россия, titova_2010@mail.ru

N.Yu. Titova – candidate of economic sciences, associate professor, Department of Economics and Management, Vladivostok State University, Vladivostok;

Я.Д. Пичуева – обучающаяся кафедры экономики и управления, Владивостокский государственный университет, Владивосток, Россия, vsgeravno103@gmail.com

Ya.D. Pichueva – student, Department of Economics and Management, Vladivostok State University, Vladivostok, Russia.

УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ СУДОСТРОЕНИЯ: АНАЛИЗ ПРАКТИЧЕСКИХ ИНИЦИАТИВ SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF SHIPBUILDING: ANALYSIS OF PRACTICAL INITIATIVES

Аннотация. В статье раскрывается важность устойчивого развития судостроительной отрасли в контексте соблюдения международных стандартов и нормативов. Цель данной статьи – разработать рекомендации по реализации практических инициатив в сфере устойчивого развития крупнейших компаний судостроительного комплекса Российской Федерации. Для реализации данной цели в исследовании поставлены следующие задачи. Первая исследовательская задача включает определение того, насколько распространена среди отечественных компаний практика составления и публикации отчетов в сфере устойчивого развития. Вторая исследовательская задача охватывает систематизацию практических инициатив в сфере устойчивого развития. Третья задача настоящего исследования – разработка рекомендаций и определение направлений совершенствования для крупнейших предприятий судостроительного комплекса в сфере их устойчивого развития. В статье также рассматривается влияние судостроительной отрасли на окружающую среду. В результате исследования, отечественным судостроительным предприятиям предложены мероприятия по реализации приоритетных целей устойчивого развития.

Abstract. The article reveals the importance of sustainable development of the shipbuilding industry in the context of compliance with international standards and regulations. The purpose of this article is to develop recommendations for the implementation of practical initiatives in the field of sustainable development of the largest shipbuilding companies in the Russian Federation. To achieve this goal, the following tasks are set in the study. The first research task includes determining how widespread the practice of compiling and publishing reports in the field of sustainable development is among domestic companies. The second research task covers the systematization of practical initiatives in the field of sustainable development. The third task of this study is to develop recommendations and identify areas of improvement for the largest enterprises of the shipbuilding complex in the field of their sustainable development. The article also examines the impact of the shipbuilding industry on the environment. As a result of the research, domestic shipbuilding enterprises have been offered measures to implement priority sustainable development goals.

Ключевые слова: судостроение, устойчивое развитие, цели устойчивого развития (ЦУР), судостроительная отрасль, экологический ущерб, охрана окружающей среды.

Keywords: shipbuilding, sustainable development, Sustainable Development Goals (SDGs), shipbuilding industry, environmental damage, environmental protection.

Судостроение – одна из самых сложных и трудоемких отраслей тяжелой промышленности России [1]. В нее входит производство гражданских судов, военных кораблей, объектов морской техники, а также судоремонт. В соответствии с Морской доктриной Российской Федерации до 2030 г., в настоящее время деятельность судостроительного и судоремонтного комплекса регионов страны должна быть обеспечена в интересах устойчивого развития и обеспечения национальной безопасности Российской Федерации [1]. Термин «устойчивое развитие» (от английского: sustainable development) получил широкое распространение после публикации доклада «Наше общее будущее», в 1987 г. Международной комиссией по окружающей среде и развитию, созданной под эгидой ООН. «Устойчивое развитие – это такое развитие, при котором удовлетворяются потребности настоящего времени, но не ставится под угрозу способность будущих поколений удовлетворять свои потребности» [2]. Для судостроительной отрасли в широком смысле под устойчивым развитием понимается соответствие производственной деятельности экологическим стандартам и нормативам, а также снижения отрицательного влияния на окружающую среду.

В 1997 г. Международная морская организация (ИМО) приняла резолюцию по выбросам углекислого газа [3] а в 2018 г., в соответствии с Парижским соглашением по климату [4], – Первоначальную стратегию сокращения выбросов парниковых газов. Согласно Первоначальной стратегии, ИМО намерена сократить «углеродную интенсивность» морских перевозок на 40 процентов к 2030 г. и на 70 процентов – к 2050 г. по сравнению с уровнем 2008 года. До вступления в силу новых требований мировой морской транспортный сектор был основным потребителем нефтяного топлива: 3,5 млн. баррелей в день, что соответствует примерно 50 процентов глобального спроса.

Подавляющая часть нефтяного топлива содержит большое количество серы, что приводит к огромным выбросам оксидов серы в атмосферу. Государства – стороны Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ) также взяли на себя обязательство следить за выполнением этих требований. С 1 марта 2020 г. вступило в силу дополнение к Протоколу МАРПОЛ 73/78, в соответствии с которым запрещено не только использование, но и перевозка топлива, не соответствующего экологическим требованиям, для использования на борту путем сжигания, если судно не оборудовано скрубберами – системой очистки выбросов [5].

При этом крупнейшие мировые судостроительные компании декларируют о том, что результаты их деятельности соответствуют международным экологическим инициативам, а также ведут и публикуют отчеты в области устойчивого развития. Так, германская судостроительная верфь «Lürssen» стала партнером проекта «50 климатических лидеров устойчивого развития» и снялась в глобальном документальном сериале в сотрудничестве с «Bloomberg», основанном на климатических целях и задачах Организации Объединённых Наций (ООН). Основной целью серии фильмов является желание показать, что ведущие мировые компании из различных отраслей могут и хотят серьезно относиться к проблеме устойчивого развития. Дизайн экологически устойчивой

яхты начинается с правильной и модернизированной концепции судна и выбора современных и эффективных компонентов для снижения потребности в энергии в качестве первого шага. Эффективное производство энергии, накопление энергии и современная система управления энергопотреблением помогают еще больше снизить выбросы парниковых газов на борту современных суперяхт. Очистка выхлопных газов и другие технологии сокращают выбросы ядовитых или вредных веществ, чтобы судно оказывало как можно более близкое к нулю воздействие на чувствительную морскую среду [6].

Также, датская компания «A.P. Moller-Maersk» поставила цели на 2030 год: к этому времени она планирует сократить выбросы на 50 % в расчете на каждый отправленный контейнер и на 70 % – в полностью контролируемых ею терминалах. Кроме того, «Maersk» намерена наращивать использование экологичного топлива в морской транспортно-портной перевозке грузов, рассчитывая перевезти четверть грузов с использованием «зеленого» топлива к 2030 году. В 2018 году, когда датская компания поставила целью сократить до нуля чистые выбросы к 2050 году, эта задача казалась «действительно очень амбициозной», и «мы не представляли, как добиться этого», отметил ее руководитель. Однако теперь, когда «Amazon.com Inc., Ikea и Unilever Plc» тоже ужесточают требования в плане выбросов для своих цепочек поставок, а «Maersk» уже заказывает свои первые суда, способные работать на «зеленом» метаноле, группа намерена ускорить движение к цели углеродной нейтральности [7].

Итальянская компания «Mediterranean Shipping Company» (MSC) ставит перед собой цель - нулевой баланс выбросов, и для достижения этой цели постепенно снижает углеродоемкость за счет ряда мер по повышению энергоэффективности. План обновления флота включает закупку новых энергоэффективных судов, а также постоянную модернизацию существующих элементов флота. Повышение энергоэффективности происходит по двум ключевым направлениям: эксплуатационные характеристики судов и оптимизация маршрутов, что согласуется с требованиями ИМО, включая требования к коэффициентам выбросов углерода (CII), введенные в 2023 году. Также приоритеты компании – это защита здоровья, безопасность и благополучие моряков. Компания взаимодействует с грузовладельцами, неправительственными организациями, представителями моряков и другими лицами и работает с клиентами и деловыми партнерами, повышая осведомленность об обязательном соблюдении прав моряков в рамках процедуры обеспечения должной заботы о правах человека, которая соответствует Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года в действующей редакции [8].

Таким образом, устойчивое развитие отечественного судостроительного комплекса, а также строительство судов, соответствующих международным экологическим стандартам, является актуальной и значимой в современных условиях задачей. В то же время, для ее реализации необходимо обеспечить эффективное управление устойчивым развитием предприятий судостроительного комплекса России, что и обуславливает актуальность настоящего исследования.

Анализ литературы по теме настоящего исследования показывает наличие широкого спектра публикаций в сфере изучения сокращения отрицательного экологического воздействия отрасли судостроения на окружающую среду. Однако исследований, посвященных изучению опыта организации управления устойчивым развитием судостроительных компаний России, не обнаружено. В исследовании применены методы контент-анализа отчетов об устойчивом развитии, синтеза, сравнения, группировки, индукции и дедукции.

На первом этапе исследования необходимо сформировать выборку крупнейших отечественных компаний судостроительного комплекса. Выборка произведена по критерию специализации и информации об устойчивом развитии в публичном доступе. В таблице 1 представлен список компаний итоговой выборки.

Таблица 1 – Информация о наличии отчетов об устойчивом развитии отечественных предприятий судостроительной отрасли

1	2	3	4	5
	Предприятие	Специализация	Город	Информация об устойчивом развитии в публичном доступе
1	ОАО «Средне-Невский судостроительный завод»	Производит продукцию гражданского и военного назначения, также проводит её ремонт.	г. Санкт-Петербург	Нет информации
2	ОАО Судостроительный завод «Северная верфь» (входит в состав ОСК)	Серийное строительство боевых надводных кораблей классов корвет, фрегат, эсминец, корабль специального назначения, суда обеспечения ВМФ РФ; Ремонт и модернизация боевых надводных кораблей для ВМФ РФ; Строительство, ремонт и модернизация боевых надводных кораблей для иностранных ВМС; Коммерческое судостроение для внутреннего и внешнего рынков.	г. Санкт-Петербург	Годовой отчет за 2021 год
3	ОАО «Адмиралтейские верфи» (входит в состав ОСК)	Специализируется на строительстве крупнотоннажных танкеров, рыбоперерабатывающих плавбаз, многоцелевых судов. Предприятие сохраняет специализацию в области подводного судостроения, по заказу ВМФ РФ ведёт строительство серии ПЛ лодок четвертого поколения типа «Лада».	г. Санкт-Петербург	Годовой отчет за 2021 год
4	ОАО «Завод «Красное Сормово» (входит в состав ОСК)	Многопрофильное предприятие, приоритетным направлением деятельности которого является речное и морское судостроение. Завод «Красное Сормово» входит в Объединенную судостроительную корпорацию - одно из старейших российских судостроительных предприятий.	г. Нижний Новгород	Годовой отчет за 2020 год
5	ОАО «ПО «Севмаш»	производство военной техники производство морской техники и гражданское судостроение военно-техническое сотрудничество изготовление продукции машиностроения гарантийный ремонт, модернизация АПЛ и надводных кораблей, утилизация атомных подводных лодок.	г. Северодвинск	Годовой отчет за 2020 год

1	2	3	4	5
6	Судостроительный комплекс «Звезда»	Многофункциональное судно снабжения усиленного ледового класса проекта fsv 10022 sh. Атомный ледокол проекта «лидер». Нефтезащитное судно типа «афрамакс» проекта 114к. Арктический танкер-челнок ледового класса iceb. Многофункциональное научно-исследовательское.	г. Большой Камень	Нет информации
7	Амурский судостроительный завод (входит в состав ОСК)	Основная продукция предприятия - атомные подводные лодки (с 2011 завод не планирует строить подлодки[9]), военные корабли, суда гражданского назначения и т. п.	г. Комсомольск-на-Амуре	Годовой отчет за 2020 год
8	Балтийский завод (входит в состав ОСК)	Корпусообработывающее производство; сборочное/сварочное производство; корпусостроительное производство; судомонтажное производство; достроечное производство.	г. Санкт-Петербург	Нет информации
9	АО «ПСЗ «Янтарь» (входит в состав ОСК)	Военное кораблестроение; Гражданское судостроение; Военно-техническое сотрудничество; Судоремонт. «Янтарь» является одним из поставщиков кораблей для ВМФ Российской Федерации, а ранее - для военно-морского флота СССР.	г. Калининград	Годовой отчет за 2021 год (и ранее с 2015г.)

Источники: [9-14]

Как следует из данных таблицы, ключевым критерием для формирования итоговой выборки для исследования является наличие опубликованного отчета об устойчивом развитии за 2021 год. Также критерием выборки является определение крупнейшей компании в сфере судостроения – субъекте РФ, в которых присутствуют компании данной отрасли. В результате определено, что среди отечественных компаний практика составления и публикации отчетов в сфере устойчивого развития не распространена. Это обусловлено тем фактом, что ни у одной из изученных компаний не опубликованы отчеты об устойчивом развитии в открытых источниках сети Интернет. В отличие от российских компаний, зарубежные компании публикуют отчеты об устойчивом развитии на регулярной основе.

В связи с тем, что первоначальная гипотеза исследования не подтвердилась, и в открытом доступе не найдено отчетов об устойчивом развитии крупнейших судостроительных компаний РФ, далее определим, публикуют ли такие отчеты потребители продукции судостроительной отрасли – транспортные и нефтегазовые компании. В итоговую выборку настоящего исследования вошли следующие компании – «Транспортная группа FESCO», АО «Роснефтефлот» – Общество Группы ПАО «НК «Роснефть», ООО «Газпромнефть Шипинг», ПАО «Совкомфлот».

На следующем этапе исследования проведен контент-анализ текстов отчетов об устойчивом развитии данных компаний. В результате этого выявлены цели устойчивого развития, которые эти компании определяют в качестве приоритетных. Далее определены мероприятия, которые данные компании проводят в сфере работы над достижением ЦУР в экологическом и экономическом направлениях. Далее в таблице 2 представлены полученные результаты в сфере приоритетных целей, определяемых компаниями.

Таблица 2 – Приоритетные ЦУР потребителей судостроительной отрасли

Компания	ЦУР
«Транспортная группа FESCO»	3, 4, 7, 12, 17
АО «Роснефтефлот» - Общество Группы ПАО «НК «Роснефть»	3, 7, 8, 13, 17
ООО «Газпромнефть Шипинг»	4, 6, 7, 12, 14
ПАО «Совкомфлот»	3, 4, 6, 7

По ЦУР 7 все исследуемые компании проводят мероприятия. «Транспортная группа FESCO» в 2021 году усилила курс, который направлен на энергосберегающую деятельность. Также была начата разработка собственной Энергетической политики.

В 2021 году по заказу группы ПАО «Совкомфлот» (СКФ) началось строительство серии высокотехнологичных газовозов типа «Atlanticmax» пятого поколения, предназначенных для работы в тайм-чартерах у одной из ведущих нефтяных компаний. Головное судно серии планируется принять в состав флота в 2023 году. Новые суда не только унаследуют все инновационные решения, но и воплотят в себе новые технические инициативы. Газовозы серии станут самыми энергоэффективными и экологичными судами в составе флота СКФ. Компания также заявляет о своем намерении продолжать внедрение зеленых технологий, в том числе энергосберегающих, а также прозрачных методов расчета объемов расходования энергоресурсов. Одним из ключевых направлений развития является сокращение углеродного следа в процессе эксплуатации флота при одновременном сохранении высоких экономических показателей [15].

Далее проанализируем мероприятия, реализуемые компаниями-потребителями судостроительной отрасли в сфере экологической и экономической политики.

Экологические цели устойчивого развития направлены на восстановление и сохранение окружающей среды. При анализе были рассмотрены такие экологические ЦУР как «Чистая вода и санитария», «Борьба с изменением климата», «Сохранение морских экосистем» и «Сохранение экосистем суши». Можно выделить ряд причин, по которым данным ЦУР уделяют особое внимание в судостроительной отрасли.

Во-первых, одной из основных причин, которая оказывает значительный экологический ущерб, является загрязнение водных и воздушных ресурсов. Судостроительные процессы, такие как очистка поверхности металлов, подготовка к покраске и покраска могут приводить к выбросу опасных веществ и токсичных отходов в морскую среду и атмосферу, что, в свою очередь, может нанести серьезный вред как водным живым организмам, так

и людям. Во-вторых, стоит помнить про эмиссии и выбросы. В процессе эксплуатации судов и использования судовых двигателей происходят выбросы парниковых газов: диоксида углерода (CO₂), оксида азота (NO_x) и твердых частиц, а также оксида серы (SO_x) и метана (CH₄) в незначительном количестве. Это может привести к изменению климата и атмосферного состава, что также оказывает негативное влияние на окружающую среду и человеческое здоровье. В-третьих, в процессе производства, на судостроительных предприятиях образовывается значительное количество твердых отходов, например, металлические обрезки, стружка, стекловолокно и пластмасса. Если данные виды отходов не утилизировать должным образом, то они могут попадать в прибрежные зоны, загрязняя их и нанося ущерб морской флоре и фауне.

Для уменьшения вреда экологии от судостроительных процессов важно внедрение более экологически ответственных практик и мероприятий, соблюдение экологических стандартов, применение более эффективных технологий и стимулирование развития «зеленого» судостроения. На основе анализа мероприятий экологической политики компаний итоговой выборки, представленных в таблице 3, сформулируем рекомендации компаниям судостроительной отрасли по организации мероприятий в сфере устойчивого развития и отражения соответствующей информации в отчетах.

Таблица 3 – Направления мероприятий в сфере устойчивого развития, реализуемые компаниями итоговой выборки по экологической политике

Направления мероприятий	ЦУР	Компании
Повышение эффективности очистки и увеличение повторного использования воды	6	АО «Роснефтефлот» - Общество Группы ПАО «НК «Роснефть»
Уменьшение сброса воды	6	ООО «Газпромнефть Шиппинг»
Проведение ежегодных мероприятий по предотвращению и уменьшению возможных последствий чрезвычайных ситуаций (ЧС) природного характера	13	АО «Роснефтефлот» - Общество Группы ПАО «НК «Роснефть»
Применение комбинированных логистических схем, которые включают морской и железнодорожный транспорт	14	«Транспортная группа FESCO»
Финансирование проектов связанных с исследованием островных экосистем и сохранением редких видов морских млекопитающих	14	ООО «Газпромнефть Шиппинг»
Очистка сточных вод на судах компании	14	ПАО «Совкомфлот»
Организация системы контроля качества воздуха	15	АО «Роснефтефлот» - Общество Группы ПАО «НК «Роснефть»

В сфере реализации достижения ЦУР 6 «Чистая вода и санитария» компаниям судостроительной отрасли можно порекомендовать проведение мероприятий по направлениям повышения эффективности очистки, увеличения повторного использования и сокращения объемов сброса воды, используемой в производственных целях. Вода является неотъемлемой частью производственного процесса в судостроении. Она используется на различных этапах, включая: очистку и подготовку поверхности, формовку металлических листов, сборку, сварку и резку металла, гидравлические испытания судовых трубопроводов.

Настоящее исследование показывает, что компании могут устанавливать целевые показатели в сфере реализации данной ЦУР. Например, ПАО «НК «Роснефть» имеет цель сократить потребление пресной воды на 10 % к 2030 году путем повышения эффективности очистки и увеличения повторного использования воды [16]. При этом среди ключевых мероприятий, о которых декларируют компании, являются мероприятия по снижению водопотребления и объема водозабора из природных источников, в том числе за счет снижения объема производства энергии [17]. АО «Роснефтефлот» проводит реконструкцию очистных сооружений в своих подразделениях, чтобы минимизировать водоотведение в поверхностные водные объекты. [16].

Для достижения ЦУР 13 «Борьба с изменением климата» можно порекомендовать компаниям проведение ежегодных мероприятий по предотвращению и уменьшению возможных последствий чрезвычайных ситуаций природного характера. Примером может служить компания АО «Роснефтефлот», входящее в группу компаний ПАО «НК «Роснефть», которая в своих отчетах описывает ежегодные мероприятия, направленные на предупреждение и снижение ущерба от ЧС [16]. В рамках подготовки к паводковому периоду компанией определены превентивные меры, разработаны указания по снижению рисков паводков, и проведен прогноз вскрытия рек на территориях компании. Важным направлением работы компании в области снижения риска и уменьшения последствий ЧС является подготовка органов управления, сил и средств к ликвидации ЧС [16].

Рассмотрим мероприятия в сферах реализации ЦУР 14 «Сохранение морских экосистем» и ЦУР 15 «Сохранение экосистем суши» [18]. В качестве примера по проведению мероприятий для сохранения экосистем можно привести «Транспортную группу FESCO» и её применение комбинированных логистических систем, которые включают морской и железнодорожный транспорт. Компания успешно использует данный подход для уменьшения выбросов парниковых газов [21]. В дополнение, можно рекомендовать судостроительным компаниям направить средства на финансирование проектов связанных с исследованием островных экосистем и сохранением редких видов морских млекопитающих. Например, ООО «Газпромнефть Шиппинг» вкладывает финансовые средства в проекты, связанные с исследованием островных экосистем и сохранением редких видов морских млекопитающих и белого медведя в Арктике [17]. Кроме того, компаниям судостроительной отрасли стоит обратить внимание на очистку сточных вод [19]. Так, компания ПАО «Совкомфлот2» применяет комбинированный подход к очистке сточных вод на своих судах, используя различные методы, такие как механические, химические, физико-химические и биологические методы. Они также строго соблюдают требования по обращению с мусором на борту судов, чтобы предотвратить загрязнение моря [22]. Таким образом, данные компании показывают свою ответственность и предпринимают действия для сохранения морских экосистем, каждая с использованием своего уникального подхода.

Судоостроительные компании должны выбирать приоритетными целями устойчивого развития: «Хорошее здоровье и благополучие» (ЦУР 3), «Недорогостоящая и чистая энергия» (ЦУР 7), «Достойная работа и экономический рост» (ЦУР 8), «Борьба с изменением климата» (ЦУР 13) и «Партнерство в интересах устойчивого развития» (ЦУР 17). Компании должны поддерживать эти цели через различные проекты и инициативы, направленные на повышение качества жизни в регионах своего присутствия, развитие здравоохранения, науки и образования, культуры, охрану окружающей среды. Такая стратегия поможет компаниям создать комплекс условий для устойчивого развития в долгосрочной перспективе.

Источники:

1. Неснова М.В. Судоостроительный рынок России: состояние и перспективы // Вестник Забайкальского государственного университета. - СПб.: 2022. - С. 117-125.
2. Васикова А. Ф. Некоторые аспекты формирования устойчивого развития как сбалансированного развития общества и природы // Вестник НВГУ. 2011. №2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/nekotorye-aspekty-formirovaniya-ustoychivogo-razvitiya-kak-sbalansirovannogo-razvitiya-obschestva-i-prirody> (дата обращения: 24.12.2023).
3. Иванченко А. А., Петров А. П., Жилков Г. Е. Энергетическая эффективность судов и регламентация выбросов парниковых газов // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. 2015. №3 (31) URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/energeticheskaya-effektivnost-sudov-i-reglamentatsiya-vybrosov-parnikovyh-gazov> (дата обращения: 24.12.2024).
4. Кокорин А. О. Парижское климатическое соглашение ООН: нынешнее и будущее воздействие на экономику России и других стран URL: https://xn--90ab5f.xn--p1ai/common/upload/files/veb/advpan/events/20160126/20160126_2.pdf (дата обращения: 25.12.2024).
5. СПГ как судовое топливо // Газпром экспорт URL: https://gazpromexport.com/files/Gas_rus_hd_796657.pdf (дата обращения: 08.01.2023).
6. Роль Lürssen в проекте «50 лидеров в области устойчивого развития и климата» // Scanmarine URL: <https://scanmarine.ru/rol-lurssen-v-proekte-50-liderov-v-oblasti-ustojchivogo-razvitiya-i-klimata/> (дата обращения: 08.01.2023).
7. Maersk добьется углеродной нейтральности на десять лет раньше плана // Интерфакс URL: <https://www.interfax.ru/business/815009> (дата обращения: 24.05.2023).
8. Решение социальных проблем // MSC URL: <https://www.msc.com/ru/sustainability/addressing-social-challenges> (дата обращения: 29.04.2023).
9. Годовой отчет // ОАО Судоостроительный завод «Северная верфь» – 2021.
10. Годовой отчет // «Адмиралтейские верфи» - 2021.
11. Годовой отчет // ОАО «Завод "Красное Сормово"» – 2020.
12. Годовой отчет // ОАО «ПО "Севмаш"» - 2020.
13. Годовой отчет // Амурский судоостроительный завод – 2020.
14. Годовой отчет // АО «ПСЗ «Янгарь» – 2021.
15. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 29 октября 2021 г. № 3052-р. URL: <http://static.government.ru/media/files/ADKkCzр3fWO32e2yA0BbtlyzWfHailUa.pdf> (дата обращения: 30.04.2023).
16. Ответственная энергия. Отчет об устойчивом развитии 2021 // ПАО «НК «Роснефть» URL: https://www.rosneft.ru/upload/site1/document_file/Rosneft_CSR2021_RUS.pdf (дата обращения: 29.09.2023).
17. Охрана окружающей среды. Сохранение биоразнообразия 2021 // ООО «Газпромнефть Шиншиг» URL: <https://sustainability.gazpromreport.ru/2021/3-environmental-protection/3-5-biodiversity-conservation/> (дата обращения: 10.10.2023).
18. Цели в области устойчивого развития // SustainableDevelopment URL: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/ru/sustainable-development-goals/> (дата обращения: 08.01.2023).
19. Какую опасность несут сточные воды // ООО «СБС» URL: https://sbs-spb.ru/nomenklatura_sudovogo_oborudovaniya/kakuyu_opasnost_nesut_sudovye_stochnye_vody/ (дата обращения: 09.01.2023).
20. Отчет в области устойчивого развития // Роснефть – 2018;
21. Устойчивый партнер // «Транспортная группа FESCO» - 2021.
22. Годовой отчет // ПАО «Совкомфлот» - 2021.

EDN: IASQZT

Д.Ю. Ковылкин – к.э.н., доцент кафедры экономики предприятий и организаций, Национальный исследовательский Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского, Нижний Новгород, Россия, kovylkin@mail.ru,

D.Yu. Kovylikin – candidate of economic sciences, associate professor of the department of economics of enterprises and organizations, National Research Lobachevsky State University of Nizhny Novgorod, Nizhny Novgorod, Russia.

СУЩНОСТЬ И РОЛЬ ЛОГИСТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ СИСТЕМАМИ СБОРА И РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ПРОДУКЦИИ НА СОВРЕМЕННОМ ПРЕДПРИЯТИИ THE ESSENCE AND ROLE OF LOGISTICS MANAGEMENT OF TRANSPORT SYSTEMS FOR THE COLLECTION AND DISTRIBUTION OF PRODUCTS IN A MODERN ENTERPRISE

Аннотация. Целью логистического управления транспортными системами является обеспечение оптимального использования ресурсов и эффективной работы логистической сети предприятия. Решение о выборе определенных видов транспорта и оптимальных маршрутов осуществляется на основе анализа объемов грузоперевозок, требований потребителей, географического расположения складов и производственных площадей. Для эффективной работы транспортной системы необходим контроль за выполнением транспортных операций. Постоянный мониторинг позволяет своевременно выявлять и устранять возможные проблемы и снижать риски неэффективного использования ресурсов. Одной из ключевых задач логистического управления является обеспечение своевременной доставки продукции потребителям. Для этого необходимо учесть особенности каждого вида транспорта, такие как грузоподъемность, скорость, географическую доступность и стоимость перевозки. Оптимальный выбор транспорта позволяет сократить затраты на доставку и повысить уровень обслуживания клиентов. Разработка оптимальной системы складирования и управления запасами позволяет сократить время и затраты на обработку заказов, а также минимизировать риски потерь и поврежденной продукции. Одной из важных функций логистического управления является управление информационными потоками. Организация эффективной системы обмена информацией между различными участниками логистической цепи позволяет своевременно реагировать на изменения в спросе или поставках и принимать адекватные решения. Важным аспектом логистического управления транспортными системами сбора и распределения продукции является экологическая устойчивость. Оптимизация транспортных потоков и выбор экологически чистых видов транспорта позволяют снизить негативное воздействие на окружающую среду и сократить выбросы вредных веществ. Актуальность темы соответствующего исследования заключается в том, что логистическое управление транспортными системами сбора и распределения продукции на современном предприятии требует комплексного подхода. Правильное управление позволяет достичь оптимального использования ресурсов, снизить затраты и повысить уровень обслуживания клиентов.