

Предложенные меры стратегического развития корпоративной социальной деятельности организации в виде внедрения в организацию амбассадоров и разработки практических кейсов для студентов содействуют уменьшению текучести кадров и значительно сокращают затраты на адаптацию стажеров.

Список использованных источников

1. McWilliams A., Deborah E. Rupp, Donald S. Siegel, Günter Stahl, David A. Waldman. The Oxford Handbook of Corporate Social Responsibility: Psychological and Organizational Perspectives. - Oxford University Press, 2019. – 736 p.
2. Морозов, А. А. Сравнительная характеристика некоторых моделей корпоративной социальной ответственности / А. А. Морозов // Креативная экономика. – Петрозаводск. – 2020. – Том 14. – № 9. – С. 2031–2042.
3. Ronald K. Mitchell, Bradley R. Agle, Donna J. Wood. Toward a Theory of Stakeholder Identification and Salience: Defining the Principle of Who and What Really Counts // The Academy of Management Review Vol. 22, No. 4 (Oct., 1997). – P. 853–886.
4. Отчет Ogilvy об инфлюенс-маркетинге: выводы спустя полгода [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://adindex.ru/publication/opinion/marketing/2024/05/28/322887.phtml>. – Дата доступа: 13.02.2025.
5. Шульженко, И. С. Амбассадоры корпоративных ценностей как инструмент управления вовлеченностью персонала / И. С. Шульженко, А. С. Лобачева // Управление персоналом и интеллектуальными ресурсами в России. – Москва. – 2023. – С. 98–102.

УДК 656.07:658.7

ИНСТИТУЦИОНАЛИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В КОНТЕКСТЕ ЦИФРОВИЗАЦИИ И УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

Макаров О. Н., к.э.н., доц.

Российский университет транспорта, г. Москва, Российская Федерация

Реферат. Основное внимание уделено декарбонизации транспортного сектора, снижению углеродного следа и внедрению экологических технологий. Анализируется концепция «зеленых транспортных коридоров», их влияние на окружающую среду и необходимость инвестиций, в частности в развитие МТК «Север – Юг». Предлагаются решения для снижения выбросов, включая сотрудничество с азиатскими автопроизводителями для производства экологичного транспорта в России и развитие водородной энергетики. Рассматриваются технологии искусственного интеллекта и нейросетей для оптимизации потребления топлива и маршрутизации транспорта, что способствует снижению выбросов и улучшению качества воздуха.

Ключевые слова: транспортная стратегия, искусственный интеллект, декарбонизация, «зеленая экономика», инвестиции.

«Стратегия социально-экономического развития Российской Федерации с низким уровнем выбросов парниковых газов до 2050 года», принятая в 2021 году, ставит своей целью достижение углеродной нейтральности. При этом российские компании находятся на ранней стадии декарбонизации – лишь 2–3 % из них занимаются контролем собственных выбросов углекислого газа (CO₂).

Функционирование транспортных коридоров сопряжено с экологическими рисками, что обусловило появление концепции «зеленых транспортных коридоров».

Зеленые транспортные коридоры представляют собой специально спроектированные маршруты и сети, в основе которых лежат принципы заботы об окружающей среде и долгосрочного устойчивого развития. Эти транспортные системы создаются с конкретной целью – уменьшить вред, наносимый природе, сократить потребление энергоресурсов и способствовать улучшению условий жизни населения.

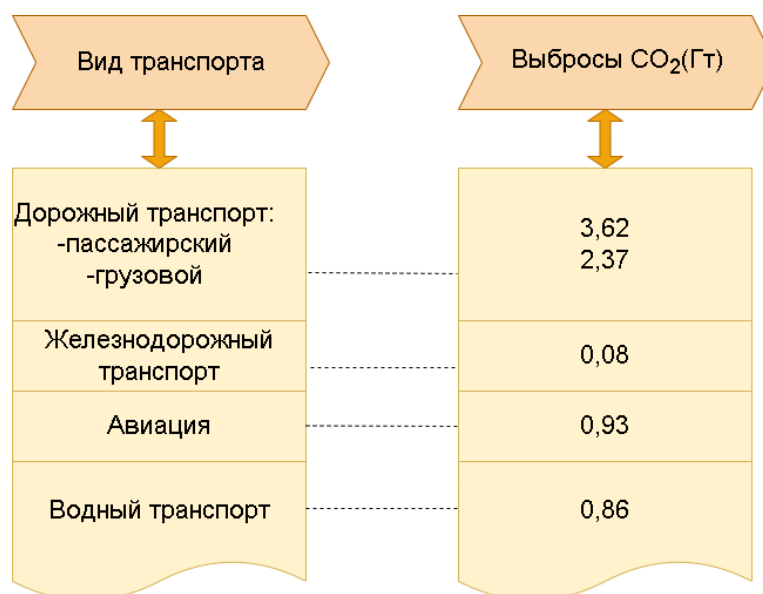


Рисунок 1 – Выбросы CO₂ по видам транспорта

В отличие от традиционных транспортных путей, «зеленые коридоры» учитывают баланс между экономической эффективностью и сохранением природного равновесия. Они интегрируют инновационные технологии и экологические стандарты для создания транспортной инфраструктуры, которая не только решает логистические задачи, но и минимизирует углеродный след от перевозок.

Формирование таких коридоров требует комплексного подхода, объединяющего достижения в области транспортного планирования, экологического инжиниринга и современного градостроительства. Это позволяет разрабатывать решения, способствующие гармоничному сосуществованию транспортных систем с природными и городскими ландшафтами.

Участие России в «зеленой повестке» требует внедрения новых технологий. Страна активно использует железнодорожные перевозки в рамках международных транспортных коридоров, в том числе МТК «Север – Юг», формируя экспортные транзитные услуги. Однако развитие этого коридора предполагает значительные инвестиции в инфраструктуру, включая порты и железные дороги, с учетом высокого уровня износа существующих мощностей. Вероятный рост нагрузки на коридор требует особого внимания к экологическим аспектам, несмотря на потенциальные экономические выгоды. При этом отсутствуют эффективные механизмы сокращения углеродного следа в транспортном секторе, а неразвитость технологий измерения углеродного следа создает неопределенность. Реализация инициатив по снижению выбросов сталкивается с барьерами, включая сложность расчетов и дополнительные затраты.

Российские компании всё активнее внедряют ESG-принципы в свою деятельность, что благоприятствует развитию экологичной логистики. Поскольку логистические процессы являются неотъемлемым элементом любого производства, их декарбонизация становится ключевым фактором в создании устойчивой экономической системы и благополучного общества в долгосрочной перспективе. Экологическая трансформация транспортного сектора требует не только технологических изменений, но и пересмотра подходов к планированию и организации перевозок. Этот процесс создает основу для новой модели экономического развития, где экологическая ответственность становится приоритетом наравне с экономической эффективностью.

Для оптимизации системы можно рассмотреть следующий вариант сотрудничества с Китайскими или Корейскими заводами автомобилей. Можно изучить вариант размещения Китайского или Корейского завода автомобилей на территории РФ с последующим производством и сбытом экологического транспорта. Стоит делать больше экологических машин, которые в дальнейшем смогут заменить большую часть нынешних авто, которые работают на бензине. При договоренности можно будет экспортировать водородную энергетику в обмен на активное производство на нашей территории.

Также можно достичь повышения коэффициента полезного действия (КПД) с помощью возможностей нейросетей или специально разработанного отечественного программного обеспечения (ПО), встроенных в транспорт. Они будут контролировать подачу топлива в массовом автомобильном секторе и адаптироваться под внешние условия такие как:

- рельеф дорог;
- погодные условия;
- маршрут;
- загруженность дороги.

К примеру, можно рассмотреть такой вариант, когда машина будет ехать в гору и встроенный искусственный интеллект будет подавать сигналы, с помощью которых будет поддаваться максимальное количество бензина, которое нужно для подъема, а при спуске наоборот будут использоваться минимальные обороты.



Рисунок 2 – Трата бензина при движении машины на особом типе дороги

Такие инновации смогут оптимизировать проблемы с движением транспорта, выбросов газов и отходов, которые вредят природе и здоровью людей. Такая оптимизация транспортной системы может положительно повлиять на повышение качества жизни ноосферы.

Для декарбонизации транспортных коридоров участникам следует сосредоточиться на улучшении качества логистических услуг и снижении вредных выбросов в окружающую среду, что связано с разработкой водородной энергетики и внедрением искусственного интеллекта в работу транспорта для снижения энергопотребления и крупных выбросов вредных газов. В перспективе это может привести к росту количества эко-транспорта на 50 %, производительности двигателей с искусственным интеллектом на 11 %. Также можно ожидать значительную оптимизацию качества природной среды: она может улучшиться примерно на 46 %, а чистота воздуха на 30 %.

Построение экологически ответственных логистических структур в рамках российских транспортных маршрутов характеризуется диалектическим противоречием краткосрочных и долгосрочных эффектов. Интеграция экологических принципов в транспортно-логистические цепи создает многоаспектные последствия для территориального развития России. В позитивном измерении наблюдается экологическая оптимизация окружающей среды, минимизация деструктивных экстерналий и формирование базиса для пространственного развития регионов, что коррелирует с глобальными целями устойчивого развития. Параллельно возникает финансово-экономический вызов, связанный с необходимостью масштабных капиталовложений как публичного, так и частного капитала, что неизбежно приводит к временному росту операционных и транзакционных издержек в начальном периоде трансформации логистических систем.

Методологически важно отметить, что дихотомия «экологические выгоды / экономические затраты» требует применения инструментария межвременного анализа и расчета приведенной социально-экономической стоимости проектов с учетом долгосрочных положительных внешних эффектов. Это позволяет преодолеть кажущееся противоречие

между краткосрочным ростом затрат и долгосрочными преимуществами устойчивых логистических решений в российском транспортном комплексе.

Список использованных источников

1. Объем выбросов вредных (загрязняющих) веществ в атмосферный воздух от автомобильного транспорта // ЕМИСС государственная статистика – Режим доступа: <https://www.fedstat.ru/indicator/42723> – Дата доступа: 16.02.2025.
2. Распоряжение «Распоряжение Правительства Российской Федерации» от 28.12.2022 г. № 4261-р // Официальный интернет-портал правовой информации.
3. Транспорт // Федеральная служба государственной статистики – Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> – Дата доступа: 17.02.2025.

УДК 338

ПАРТИСИПАТИВНАЯ МОДЕЛЬ ОБЩЕСТВЕННОЙ КООРДИНАЦИИ СОЦИАЛЬНОЙ СФЕРЫ

Огородникова Е. С., к.э.н., доц.

*ФГБОУ ВО «Уральский государственный экономический университет»,
г. Екатеринбург, Российская Федерация*

Реферат. В статье рассмотрены элементы партисипативной модели координации социальной сферы, включающей деятельность социально ориентированных некоммерческих организаций и сообществ волонтеров. Обоснована необходимость оценки организационной эффективности координации деятельности.

Ключевые слова: партисипативная модель, координация, волонтерство, социально ориентированные некоммерческие организации.

Анализ практик функционирования социальной сферы позволяет обособить и ввести в теорию альтернативную модель общественной координации социальной сферы, основанную на механизмах активного участия населения в решении значимых социальных проблем, рисунок 1.

Такая модель отличается от использования формы социально-ориентированных некоммерческих организаций следующими моментами:

- высокая адаптивность и возможность быстрого предоставления помощи, обусловленная близостью получателей и производителей социальных услуг, входящих как правило в единое сообщество;
- расширение ресурсной базы за счет отказа от расходов на организацию и управление;
- использование в качестве ресурсной базы труда членов сообщества, возможность аккумуляции средств для предоставления помощи;
- ограниченность круга получателей услуг членами сообщества.

Увеличение роли населения в вопросах решения социальных проблем базируется на теоретических концепциях гражданского общества. В настоящее время существуют следующие модели, позволяющие гражданам участвовать в процессах функционирования социальной сферы: общественные советы при органах исполнительной власти и попечительские советы соответствующих учреждений, независимый контроль качества услуг [1, 2]. Вместе с тем, отсутствуют механизмы активного участия граждан в решении социальных проблем, в том числе и для категорий получателей, не обеспеченных ресурсной базой. Такая ситуация во многом кажется парадоксальной, так как гражданам для оказания помощи нуждающимся получателям необходим некий организационный механизм, требующий затрат на свое содержание и снижающий тем самым возможности оказания помощи нуждающимся. Опять же пассивная роль граждан, состоящая исключительно в процедурах оценки организаций социальной сферы и качества их работы, не позволяет им адекватно воспринимать трудности работы с отдельными категориями получателей. Появление механизмов активного партисипативного участия, в рамках которых граждане с использованием собственного времени и ресурсов будут участвовать в решении