

УДК 332.1:338.47  
DOI 10.17513/fr.43863

## ОПРЕДЕЛЕНИЕ И ОЦЕНКА УСТОЙЧИВОСТИ СЕКТОРА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК НА МЕЖДУНАРОДНОМ УРОВНЕ

Кархова С.А.

*ФГБОУ ВО «Байкальский государственный университет», Иркутск,  
e-mail: 342428@mail.ru*

Необходимость устойчивого развития сектора транспорта признана на международном уровне и обусловлена достижением глобальных целей в области устойчивого развития. Международная конференция по торговле и развитию Организации Объединенных Наций является организацией, направляющей и отслеживающей развитие грузового транспорта стран и мира. Цель статьи – рассмотреть методологический подход данной организации к определению и оценке устойчивости грузовых перевозок как сектора экономики страны и сделать анализ позиции Российской Федерации в международном рейтинге устойчивости грузовых перевозок. В статье представлена мировая концепция по устойчивым грузоперевозкам, ее ключевые идеи, аспекты и факторы устойчивого развития транспорта. Раскрыто содержание методики определения и расчета индекса устойчивости сектора грузовых перевозок. Сделан вывод о недостатках действующей международной методики, в особенности недостаточном наборе показателей, и о необходимости ее совершенствования. Проанализированы значения индекса устойчивости сектора грузовых перевозок, присвоенного транспортному сектору России, и места страны в международном рейтинге по этому индексу. Автор выполнил сравнение оценок России по категориям устойчивого развития транспорта и установил приближенность оценок российского транспортного сектора к среднемировому уровню, а также явное отставание от уровня развитых стран. Присутствует дисбаланс в структуре устойчивости транспорта и диспропорции в развитии видов транспорта. Наиболее проблемным станет переход на устойчивое развитие автомобильного транспорта. Следует ожидать сложностей для повышения позиции России в рейтинге в части транспортной инфраструктуры и транспортных затрат.

**Ключевые слова:** транспорт, логистика, грузовые перевозки, устойчивое развитие, устойчивые грузовые перевозки

## DEFINITION AND ASSESSMENT OF THE FREIGHT TRANSPORT'S SUSTAINABILITY AT THE GLOBAL LEVEL

Karkhova S.A.

*Baikal State University, Irkutsk, e-mail: 342428@mail.ru*

The need for sustainable development of the transport sector is recognized internationally and is driven by the achievement of global sustainability goals. The United Nations International Conference on Trade and Development is an organization that directs and monitors the development of freight transport in the countries and the world. The purpose of this article is to investigate the methodological approach of this organization to defining and assessing the sustainability of freight transport as a sector of economies, and also to analyze the rank of the Russian Federation in the global ranking of sustainable freight transport. This article reviews global concept of sustainable freight transport, its main ideas, pillars and factors of sustainable transport development. It discloses the structure of the methodology for determining and calculating the Sustainable Freight Transport index. A conclusion is made about the imperfections of the current global methodology, in particular, the insufficient set of indicators, and the need for revision of the methodology. There are analyzed the values of the Sustainable Freight Transport index obtained by the transport sector of Russian economy, and the Russia's rank in the international ranking for this index. The author compared Russia's assessments by categories of Sustainable Freight Transport index, and revealed the proximity of the assessments of the Russian transport to the average world level, as well as a clear lag behind developed countries. There is an imbalance in the structure of transport sustainability and a disproportion in the development of transport modes. The transition to sustainable development is expected to be the most problematic for automobile transport. The most problematic will be automobile transport for sustainability transitions. Difficulties should be expected in increasing Russia's ranking by the categories of transport infrastructure and transport costs.

**Keywords:** transport, logistics, freight transport, sustainability, sustainable freight transport

### Введение

Проблема развития транспорта для целей устойчивого развития была признана ООН еще в 1992 году. Для российского транспортного сектора ESG-трансформация является новой задачей. Несколько крупнейших российских перевозчиков и операторов, среди которых «РЖД», «Аэрофлот», «Трансконтейнер», уже поставили перед собой цели

в области устойчивого развития и формируют соответствующую отчетность [1]. Наибольших успехов в этом достигло ОАО «РЖД», как следует из политики компании, масштабов ее бизнеса и подтверждается высоким ESG-рейтингом [2].

Развитие транспорта и расширение торговли признаны ведущими факторами экономической глобализации в XX столетии

[3]. Существует прямая связь между развитием транспорта и экономическим развитием страны. Традиционно основной функцией транспорта считается экономическая инфраструктурная, где транспорт понимается как сектор грузоперевозок для обеспечения материальных потребностей всех отраслей экономики. В современном представлении транспорт становится важнейшим фактором общественного развития, необходимым условием для наилучшего удовлетворения растущих социальных потребностей граждан в мобильности [4]. Также транспортный комплекс страны имеет высокое военно-политическое значение.

На международной арене запущены процессы интеграции транспортного и логистического секторов и интеграции транспортно-логистических рынков с товарными рынками стран. Неравномерное развитие товарных и транспортно-логистических рынков является причиной сбоев в международных поставках и способствует росту затрат [5].

В работах российских ученых задача устойчивого развития транспорта часто встречается в разработках, посвященных транспортно-логистическим системам, в частности предлагается обеспечить повышение устойчивости за счет интеграции транспортного и логистического секторов и их объединения с потребителями их услуг в кластеры и в транспортно-логистические системы на мезоуровне [6; 7].

Международная конференция по торговле и развитию UNCTAD (ЮНКТАД) является структурным органом ООН. Ее задачи связаны с развитием мировой экономики и интеграцией стран в международную торговую систему, в том числе с содействием международной торговле и транспорту. ЮНКТАД, наряду с другими органами в структуре ООН, направляет на достижение Целей в области устойчивого развития (ЦУР) и измеряет их. На основе принятия ООН «Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года» в 2017 году была разработана «Рамочная программа ЮНКТАД по устойчивым грузовым перевозкам» [8] с целью выработки единого международного понимания устойчивого развития грузовых перевозок и для поддержки развивающихся стран в разработке и внедрении решений в транспортную и смежные сферы с учетом достижения ЦУР. Грузовой транспорт прямо или косвенно вносит вклад в достижение 8 из 17 ЦУР.

**Целью исследования** является изучение методологического подхода ЮНКТАД к определению и оценке устойчивости грузовых перевозок как сектора экономи-

ки страны, а также анализ позиции Российской Федерации в международном рейтинге устойчивости грузовых перевозок.

#### **Материалы и методы исследования**

Информационной базой исследования послужили публикации и открытые данные Международной конференции ООН по торговле и развитию ЮНКТАД (sft-framework.unctad.org), научные публикации по исследуемой теме.

Методология проведенного исследования включает инструментарий системного анализа и сравнительного анализа.

#### **Результаты исследования и их обсуждение**

Используемый ЮНКТАД термин «Sustainable Freight Transport» (SFT) можно дословно перевести как «устойчивый грузовой транспорт» или «устойчивые грузовые перевозки». При этом грузовой транспорт рассматривается как сектор экономики государства либо иного экономического и территориального образования, включающий в себя широкий состав действующих лиц и заинтересованных сторон, а именно: непосредственно грузоперевозчики четырех видов транспорта (автомобильного, железнодорожного, водного, воздушного); логистические операторы; государственные органы и коммерческие организации, владеющие или управляющие объектами транспортной или складской инфраструктуры; другие участники, в том числе грузоотправители. Таким образом, «грузовые перевозки» в SFT – это сектор экономики, связанный с перемещением грузов вследствие заключаемых торговых сделок и иного экономического взаимодействия лиц, на различных экономических уровнях. Экономическим уровнем или объектом управления могут выступать: мир в целом, отдельные страны, регионы и районы, города, транспортные коридоры, транспортные компании, логистические операторы, компании-грузоотправители [8].

ЮНКТАД определяет устойчивость сектора грузовых перевозок согласно классической концепции устойчивого развития через триаду «экономика – общество – экология». Ключевые идеи и факторы для каждого из аспектов (или опор) устойчивости транспортной отрасли, на которые указывает ЮНКТАД, сформулированы в таблице 1.

Рамочная программа по устойчивому развитию грузовых перевозок [8] является практическим руководством и предлагает методологическое обеспечение для устойчивого развития сферы грузовых перевозок.

Таблица 1

Факторы устойчивого развития сектора грузовых перевозок

Экономический аспект	Социальный аспект	Экологический аспект
Ключевая идея: экономически эффективный и конкурентоспособный транспорт	Ключевая идея: безопасный и инклюзивный (доступный и обеспечивающий мобильность любой группы людей) транспорт	Ключевая идея: «зеленый» транспорт
<p>Факторы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- доступ на рынки,</li> <li>- конкурентоспособность,</li> <li>- затраты,</li> <li>- качество,</li> <li>- производительность,</li> <li>- устойчивость,</li> <li>- связность перевозок,</li> <li>- инвестиции в инфраструктуру,</li> <li>- энергоэффективность,</li> <li>- устойчивое производство,</li> <li>- устойчивое потребление</li> </ul>	<p>Факторы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- безопасность,</li> <li>- охрана,</li> <li>- трудовая занятость,</li> <li>- условия труда,</li> <li>- доступность,</li> <li>- эстетические факторы,</li> <li>- сохранение культурных ценностей,</li> <li>- здоровье,</li> <li>- шум и вибрация</li> </ul>	<p>Факторы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- выбросы парниковых газов,</li> <li>- загрязнение атмосферы, воды и почвы,</li> <li>- истощение ресурсов,</li> <li>- нарушение землепользования,</li> <li>- отходы,</li> <li>- утрата биоразнообразия,</li> <li>- деградация экосистем,</li> <li>- изменение климата</li> </ul>

Источник: составлено автором на основе публикаций ЮНКТАД [8; 9].

Методика ЮНКТАД содержит шесть этапов (шагов) стратегического управления:

1. Диагностика проблем.
2. Формулирование представления о желаемом будущем (видение).
3. Формулирование целей и определение индикаторов (KPI) для их измерения.
4. Реализация изменений.
5. Налаживание партнерских отношений с теми, кто способен помочь в реализации. Разработка и реализация программ развития.
6. Мониторинг и оценка достижений.

Для каждого этапа в программе указана детализация и рекомендации. Шесть этапов образуют непрерывный циклически повторяющийся процесс управления изменениями по достижению целей устойчивых грузовых перевозок.

Рамочная программа ЮНКТАД является «мягким» методологическим подходом, т.к. может быть использована любой заинтересованной стороной на любом экономическом уровне, применяться для разных видов транспорта и любых стран и может быть адаптирована под особенности, возможности и приоритеты любой заинтересованной стороны. Формирование системы индикаторов KPI для измерений является также свободным для заинтересованных сторон, при этом организацией предложен рекомендованный перечень из примерно 200 индикаторов.

С положительной стороны политику ЮНКТАД в области устойчивого развития характеризует высокое внимание вопросам справедливости перехода, понимание негативных эффектов перехода и поиск решений для их устранения. Такими негативными эффектами являются усугубление разрыва между развитыми и развивающи-

мися странами, отставание наименее развитых стран, создание технологической зависимости и «долговых ловушек» для развивающихся стран в связи с особенностями финансирования проектов устойчивого развития [10].

Для измерения достижений стран в области устойчивости грузовых перевозок ЮНКТАД предлагает глобальный индекс SFT – индекс устойчивости сектора грузовых перевозок – и международный рейтинг стран на основе этого индекса. В действующий рейтинг включены результаты 160 стран мира. Цель составления международных рейтингов – предоставить возможность правительствам стран выполнить сравнение показателей своей страны с другими и выявить «слабые места» для принятия мер по их устранению.

Методика расчета индекса SFT предполагает агрегирование нормализованных значений индикаторов устойчивого развития грузовых перевозок стран. Индекс SFT рассчитывается как интегрированная оценка по трем аспектам устойчивого развития; каждый аспект оценивается по включенным в него категориям; и каждая категория может быть оценена одним или несколькими показателями KPI (табл. 2). Индекс SFT измеряется в баллах по шкале от 0 до 100, где 0 баллов – наихудшие значения, а 100 баллов – максимально возможные значения показателей. Для целей получения оценок по категориям и аспектам устойчивого развития грузовых перевозок показатели, различающиеся по способу измерения, размаху и направлению влияния на индекс, нормализуют, приводя к единой 100-балльной шкале.

Таблица 2

Структура показателей для определения индекса SFT страны

Аспект	Категория	Индикатор (показатель KPI)
Экономический	1. Инфраструктура	1) плотность дорог (отношение протяженности дорог к площади территории); 2) доля дорог с твердым дорожным покрытием; 3) LPI: оценка инфраструктуры
	2. Продуктивность перевозок	1) добавленная стоимость в секторе транспорта и складирования на одного работника; 2) производительность труда на грузовых перевозках в тонно-километрах на одного работника; 3) продолжительность захода морских судов в порты
	3. Качество и надежность	1) LPI: оценка своевременности перевозок; 2) LPI: оценка компетентности персонала и качества логистики
	4. Транспортные расходы	1) стоимость транспортировки от склада до порта или таможенной границы; 2) стоимость транспортировки от порта или таможенной границы до склада; 3) LPI: оценка простоты организации международных перевозок по конкурентоспособным ценам
	5. Связность перевозок	LSCI: индекс связности линейных перевозок на морском транспорте
Социальный	1. Безопасность на транспорте	Смертность в результате дорожно-транспортных происшествий
	2. Транспортная доступность	RAI: индекс транспортной доступности сельских территорий
	3. Условия труда	Средняя заработная плата в секторе транспорта и складирования
	4. Гендерное равенство	1) доля женщин в общей численности сотрудников в секторе транспорта и складирования; 2) соотношение зарплат женщины и мужчин в секторе транспорта и складирования
	5. Шумовое загрязнение	Уровень шума
Экологический	1. Смягчение последствий изменения климата	Интенсивность эмиссии CO <sub>2</sub> в секторе транспорта (объем выбросов в соотношении с добавленной стоимостью)
	2. Загрязнение воздуха	Интенсивность выбросов мелкодисперсионных твердых частиц PM <sub>2.5</sub> в секторе транспорта (объем выбросов в соотношении с добавленной стоимостью)

Источник: составлено автором на основе публикации ЮНКТАД [8].

Методика расчета индекса SFT является математически выверенной, она основана на представлении о равном, т.е. справедливом, вкладе каждого элемента в целое для достижения устойчивости целого. Так, каждому индикатору, входящему в категорию, присваивается равный весовой коэффициент, аналогично каждой категории присваивается равный весовой коэффициент при включении в аспект. Сам индекс SFT определяется как среднее арифметическое по трем аспектам устойчивого развития.

Принятой методике расчета индекса SFT присущи недостатки и ограничения, которые были установлены при анализе содержащихся в ней индикаторов:

1. Ограниченный набор показателей KPI. Сегодня это всего 20 показателей-индикаторов. Технически методика позволяет расширять набор показателей по необходимости. Текущий выбор показателей ЮНКТАД был ограничен доступными данными. Использованы только показатели, характеризующие транспортный сектор, и по которым имеется открытая информация из открытых баз данных официальных международных органов, и применяется единый для стран способ расчета KPI.

2. В расчет включены индикаторы, формируемые на основе анкетирования и оценок ограниченного круга экспертов, что снижает объективность. Такими экспертными

ми оценками, в частности, являются оценки LPI – индекса развития логистики.

3. Большинство KPI получены из данных отдельных видов транспорта, поэтому не способны оценить все виды транспорта или все ключевые факторы устойчивости по категории. Например, категория «Инфраструктура» оценивается двумя показателями развития автодорожной сети и одной экспертной оценкой, выражающей усредненное мнение о транспортной инфраструктуре страны операторов международной перевозки. Значит, оценка транспортной инфраструктуры не включает натуральные количественные показатели трех видов транспорта из четырех и до некоторой степени субъективна.

4. Периоды времени, за которые взяты значения показателей KPI, различны для разных индикаторов и охватывают любой период в интервале от 2016 до 2023 года. В некоторых случаях показатель берется за определенный год, в некоторых – средний за несколько лет. Количественно измеримые натуральные показатели преимущественно использованы за 2019 и 2020 годы, что для индекса SFT в 2025 году является малоактуальной и недостаточно достовер-

ной оценкой. Такие устаревшие данные используются во всех трех аспектах устойчивости, например: стоимость транспортировки, смертность от дорожно-транспортного травматизма и даже выбросы загрязняющих веществ на транспорте.

Указанные ограничения не позволяют получить качественную, актуальную, развернутую оценку устойчивости грузовых перевозок.

Понимая выявленные ограничения методики, проведем сравнительный анализ SFT-рэнкинга и оценок по категориям для Российской Федерации.

В таблице 3 представлены значения индекса SFT и составляющие его оценки по аспектам и категориям – для России и, к сравнению, для трех стран мира, которые в разные годы являлись лидерами мирового экономического развития: Китая, Германии и США. Также приведены среднемировые значения, соответствующие простым усредненным значениям показателей 160 стран.

Лидерами SFT-рэнкинга являются: 1. Швейцария – 94,08 балла; 2. Сингапур – 91,35 балла; 3. Нидерланды – 88,28 балла. Германия занимает 4-е место с индексом SFT, равным 87,4.

**Таблица 3**

Оценки индекса SFT и рэнкинг России, мира и отдельных стран

Категории SFT	Россия	Средний мировой уровень	Китай	Германия	США
1. Экономический аспект	42,53	51,8	79,81	82,20	68,24
1.1. Инфраструктура	45,7	48,2	73,4	81,0	67,7
1.2. Продуктивность перевозок	52,8	54,1	72,9	90,0	70,9
1.3. Качество и надежность	33,6	50,2	74,8	91,6	79,0
1.4. Транспортные расходы	23,7	55,6	77,9	52,2	23,6
1.5. Связность перевозок	56,9	52,2	100,0	96,2	100,0
2. Социальный аспект	56,61	49,0	47,37	81,92	68,35
2.1. Безопасность на транспорте	39,4	46,3	28,6	90,1	45,6
2.2. Транспортная доступность	63,7	60,3	72,4	100,0	83,8
2.3. Условия труда	66,1	49,5	42,5	92,5	97,5
2.4. Гендерное равенство	43,6	42,4	н/д	49,8	55,8
2.5. Шумовое загрязнение	70,2	48,2	44,8	77,2	59,0
3. Экологический аспект	65,76	64,8	78,24	98,21	91,41
3.1. Смягчение последствий изменения климата	44,9	60,0	83,9	96,1	87,2
3.2. Загрязнение воздуха	86,7	69,3	72,6	100,0	95,6
Итого индекс SFT	54,97	55,2	68,48	87,44	76,00
Место в рэнкинге	79	-	43	4	27

Источник: составлено автором на основе базы интерактивных данных ЮНКТАД. URL: <https://sft-framework.unctad.org/interactive-charts>.

Значения показателей Российской Федерации ближе к среднемировым, и место в рейтинге страна занимает соответствующее среднее – 79-е среди 160 стран. Из трех составляющих устойчивости сектора грузовых перевозок России ниже всего оценивается экономическая устойчивость, которая хуже относительно общемирового уровня. Наиболее низкие баллы получены по категориям «Транспортные расходы», «Качество и надежность». В сравнении с другими странами можно видеть, что оценки категории транспортных расходов в России и США примерно равны. Оценка Германии по экономическому аспекту также сильно снижена именно по категории транспортных расходов.

Относительно высокие оценки получил социальный аспект SFT Российской Федерации. Отметим низкий уровень шумового загрязнения от работы транспорта в стране и относительно хорошие условия труда, что выгодно отличает Россию от среднемирового уровня. Для сравнения, Китай имеет более низкую оценку социальной устойчивости транспортного сек-

тора, что негативно отразилось на его месте в международном рейтинге.

По экологическому аспекту все страны получили более высокие оценки, чем по другим аспектам. Причина, скорее всего, состоит в том, что экологический аспект измерен точно, двумя показателями – эмиссией CO<sub>2</sub> и выбросами частиц PM2.5 на транспорте.

В сравнении со странами, приведенными в таблице 3, российский сектор транспорта получает существенно худшие оценки. Так, в сравнении с Китаем оценки России лучше по четырем категориям SFT: «Безопасность на транспорте», «Условия труда», «Шумовое загрязнение» и «Загрязнение воздуха». В сравнении с США Россия получает лучшие оценки по «Шумовому загрязнению» и одинаковые по «Транспортным расходам». Германия превосходит Россию по всем категориям SFT.

На рисунке дана визуализация профиля устойчивости сектора грузовых перевозок России и приведены значения среднемирового уровня и усредненного уровня развитых стран мира.



Профиль Российской Федерации по индексу SFT в сравнении с уровнем развитых стран и среднемировым уровнем  
 Источник: составлено автором на основе базы интерактивных данных ЮНКТАД.  
 URL: <https://sft-framework.unctad.org/interactive-charts>

Диаграмма наглядно демонстрирует, что почти по всем категориям SFT-рэнкинга показатели российского сектора грузовых перевозок хуже уровня развитых стран; единственное исключение – «Шумовое загрязнение». Наиболее существенный разрыв (более 30 баллов) выявлен по категориям «Транспортные расходы», «Смягчение последствий изменения климата», «Качество и надежность», «Безопасность на транспорте». В сравнении с общемировым уровнем российская транспортная отрасль получила по шести категориям более высокие оценки и более низкие оценки по другим шести категориям. Значительный разрыв со среднемировым уровнем, более чем в 30 баллов, наблюдается только по одной категории – «Транспортные расходы».

По мнению автора, в России наибольшая сложность будет связана с улучшением оценок по категориям «Транспортных затрат» и «Инфраструктуры». Практика показывает, что развитие транспортной инфраструктуры требует огромных инвестиций в ее строительство и содержание на обширной территории страны. Несмотря на государственную значимость и высокий приоритет задачи, экономические ресурсы государства ограничены. Возможности снижения стоимости грузоперевозок и получения конкурентоспособных транспортных тарифов зависят от решения задач по развитию инфраструктуры, технологического развития в сфере транспорта и дополнительно ограничены сложной экономической ситуацией в стране.

Автор полагает, что дисбаланс в достижении ЦУР существует не только по категориям SFT, но и по видам транспорта. Наибольшим соответствием ЦУР обладает железнодорожный транспорт в силу технологических особенностей и монопольного положения.

Наибольшая сложность в достижении ЦУР в России будет связана с автомобильным транспортом. Во-первых, повышается доля данного сектора в грузоперевозках за счет продолжающейся автомобилизации населения и увеличения объемов и расстояний автомобильных перевозок, а также расширения автодорожной сети [11]. Во-вторых, влияют высокие экстерналии издержки, обусловленные технологическими особенностями автомобильного транспорта и связанными с выбросами парниковых газов от работы двигателей [12], безопасностью для жизни и здоровья. Транспорт является вторым сектором экономики по загрязнению окружающей среды после энергетики. При этом транспортный комплекс России характеризуется высокой климатической

уязвимостью, то есть особо чувствителен к изменению климата [13].

Источники финансирования инфраструктуры по видам транспорта различаются: на автомобильном транспорте основные расходы на инфраструктуру возлагаются на государство, а на железнодорожном и других видах транспорта их несут сами перевозчики, что ведет к нерациональному распределению объемов перевозок и финансовых возможностей для развития [11].

О.В. Иванов, М.А. Иванова и М.В. Ткаченко составили перечень барьеров развития инфраструктуры, включая транспортную, с учетом международной ESG-повестки. По мнению этих ученых, барьеры связаны с привлечением российских и иностранных инвестиций в проекты создания инфраструктуры в формате государственно-частного партнерства и во многом обусловлены несовершенством механизмов государственного управления. Также ученые обращают внимание на еще одну проблему: для заинтересованных сторон, которые на практике реализуют инфраструктурные проекты, приоритетными являются цели достижения экономической эффективности и повышения качества жизни или сервиса, при этом минимальны приоритеты экологических целей [14].

Проблема справедливости перехода к устойчивому развитию существует не только на международном уровне. Отрасли российской экономики, обладающие большим исходным соответствием принципам устойчивого развития, и отдельные крупные финансово обеспеченные компании получают приоритеты для инвестиционных ESG-проектов и развития собственного бизнеса. Исследователи О.И. Горбунова и Л.В. Каницкая подчеркивают, что ESG-рейтинги и рэнкинги используют в качестве инструментов давления на бизнес в России. Также они пришли к выводу, что в России ESG-повестка сохраняет актуальность в сложных геополитических обстоятельствах, и рекомендуют совершенствовать отечественную систему показателей устойчивого развития, согласовывая с изменениями ESG-повестки стран Азиатско-Тихоокеанского региона [15].

### Заключение

Проведенное исследование выявило, что применяемая ЮНКТАД методика для определения индекса устойчивости сектора грузовых перевозок еще не обладает достаточной полнотой и объективностью. SFT-рэнкинг стран, получаемый на ее основе, хотя и полезен, но нуждается в критическом осмыслении при выработке государствен-

ной политики и реализации проектов развития транспортного сектора.

Автор считает, что ЮНКТАД требуется совершенствовать методику определения индекса SFT путем разработки достаточной системы индикаторов. Для получения объективной оценки число показателей, вероятно, должно превысить сто наименований. Для этого необходимо решить вопрос о расширении набора данных международной статистической отчетности в транспортно-логистической сфере и гармонизации способов их расчета в странах мира.

По результатам исследования автором был сделан вывод о явном дисбалансе в структуре устойчивости сектора грузовых перевозок и выраженном отставании от уровня развитых стран. Установлено наличие дисбаланса транспортного сектора России по трем аспектам SFT и в разрезе формирующих их категорий. Также присутствует дисбаланс по видам транспорта, которые имеют неравные возможности по достижению ЦУР.

Проведенное исследование доказывает, что транспортный сектор России нуждается в трансформации и развитии с соблюдением принципов ESG-повестки. К сожалению, пока не сформирована достаточная база российской отчетности и отсутствует страновая методика, учитывающая российские особенности устойчивого сектора транспорта. Проведение SFT-анализа с учетом российской специфики и формирование добровольного публичного отчета об устойчивом развитии грузового транспорта в России – в неопределенном будущем.

### Список литературы

1. Скороход А.Ю. ESG-риски и устойчивое развитие компаний транспортно-логистической сферы // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. 2023. № 3-1. С. 91-97. URL: <https://sciup.org/148326789> (дата обращения: 05.04.2025). EDN: LSZWTC.
2. Чеченова Л.М. Стратегические приоритеты ОАО «Российские железные дороги» в области устойчивого развития // Инновационные транспортные системы и технологии. 2021. № 3. С. 169-179. URL: <https://transysst.ru/transj/article/view/81487> (дата обращения: 05.04.2025). DOI: 10.17816/transysst202173169-179.
3. Локтионов В.И., Локтионова Е.А. Экономическая глобализация: новый взгляд на проблему периодизации // Baikal Research Journal. 2021. № 1. URL: <https://brj-bguerp.ru/reader/article.aspx?id=24383> (дата обращения: 10.04.2025). DOI: 10.17150/2411-6262.2021.12(1).12.
4. Трегубов В.Н., Славнецкова Л.В. Проблемы формирования устойчивой городской транспортной системы // Актуальные проблемы экономики и менеджмента. 2019. № 4. С. 145-153. URL: [https://www.sstu.ru/upload/medialibrary/c8e/Problemy-ekonomiki\\_04\\_24\\_2019\\_predvaritelnyy\\_21-01-2020\\_01\\_.pdf](https://www.sstu.ru/upload/medialibrary/c8e/Problemy-ekonomiki_04_24_2019_predvaritelnyy_21-01-2020_01_.pdf) (дата обращения: 10.04.2025). EDN: LLUPCF.
5. Grzelakowski A.S. Transport systems and their impact on trade facilitation, logistics performance and competitiveness: an analytical approach // European Research Studies Journal. 2024. Vol. 27 (2). P. 20-34. URL: <https://www.um.edu.mt/library/oar/handle/123456789/121080> (дата обращения: 17.04.2025). DOI: 10.35808/ersj/3369.
6. Беломестнов И.В., Рубан В.А. Интегрированные стратегические проекты развития транспортно-логистической инфраструктуры // Транспортное дело России. 2023. № 1. С. 4-6. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=50520116> (дата обращения: 10.04.2025). DOI: 10.52375/20728689\_2023\_1\_4.
7. Фрейдман О.А. Трансформация транспортно-логистической системы как условие устойчивого развития региона // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2016. № 4. С. 557-565. URL: <https://izvestia.bgu.ru/reader/article.aspx?id=20892> (дата обращения: 10.04.2025). DOI: 10.17150/2500-2759.2016.26(4).557-565.
8. UNCTAD Framework for Sustainable Freight Transport (UNCTAD SFT Framework) // UNCTAD. 2017. [Электронный ресурс]. URL: [https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlb2017d5\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlb2017d5_en.pdf) (дата обращения: 12.04.2025).
9. Sustainable freight transport systems: Opportunities for developing countries. Note by the UNCTAD secretariat // UNCTAD. 2015. [Электронный ресурс]. URL: [https://unctad.org/system/files/official-document/cimem7d11\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/cimem7d11_en.pdf) (дата обращения: 12.04.2025).
10. Попова И.М. Справедливый переход в повестке международных организаций // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. 2024. № 3. С. 159-176. URL: <https://iorj.hse.ru/2024-19-3/962866813.html> (дата обращения: 02.04.2025). DOI: 10.17323/1996-7845-2024-03-09.
11. Соколов Ю.И., Коцоева В.С. Экономические проблемы сложившегося распределения грузопотоков по видам транспорта // Транспортное дело России. 2023. № 3. С. 161-163. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=54218358> (дата обращения: 10.04.2025). DOI: 10.52375/20728689\_2023\_3\_161.
12. Барабошкина А.В., Кудрявцева О.В. Экстерналии издержки от автомобильного транспорта в контексте перехода к низкоуглеродной экономике: российский опыт // Вестник Московского университета. Серия 6: Экономика. 2023. № 3. С. 137-156. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=54127139> (дата обращения: 10.04.2025). DOI: 10.55959/MSU0130-0105-6-58-3-7.
13. Семенчишин А.Н. Современное состояние транспортного комплекса РФ и основные проблемы реализации транспортной стратегии // Транспортное дело России. 2023. № 3. С. 66-69. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=54218333> (дата обращения: 10.04.2025). DOI: 10.52375/20728689\_2023\_3\_66.
14. Иванов О.В., Иванова М.А., Ткаченко М.В. Международная инфраструктурная Повестка и Россия // Экономика и управление: проблемы, решения. 2021. № 8. С. 106-121. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=46580615> (дата обращения: 06.04.2025). DOI: 10.36871/ek.up.p.r.2021.08.02.014.
15. Горбунова О.И., Каницкая Л.В. О реализации ESG-практик в России, странах Запада и Азиатско-Тихоокеанского региона в новых реалиях // Известия Байкальского государственного университета. 2023. № 1. С. 109-120. URL: <https://izvestia.bgu.ru/reader/article.aspx?id=25785> (дата обращения: 02.05.2025). DOI: 10.17150/2500-2759.2023.33(1).109-120.