

Corporate social responsibility (CSR) of Chinese seaport operators

Корпоративная социальная ответственность (КСО) китайских компаний-операторов морских портов

Сячин Валерий Геннадьевич¹,

Эпштейн Виталий Анатольевич²

¹Национальный исследовательский университет

«Высшая школа экономики», Москва, Россия

²Российская академия народного хозяйства
и государственной службы, Москва, Россия

Автор, ответственный за переписку:

spartak-t@mail.ru

Syachin V.G. ¹, Epshteyn V.A. ²

¹National Research University Higher School
of Economics, Moscow, Russia

²Russian academy of national economy and public
administration under the President of the Russian
Federation, Moscow, Russia

Corresponding author: *spartak-t@mail.ru*

УДК 327 | НАУЧНАЯ СТАТЬЯ | [HTTPS://DOI.ORG/10.24412/2686-9675-2-2023-91-102](https://doi.org/10.24412/2686-9675-2-2023-91-102)

АННОТАЦИЯ

В настоящее время существует высокий спрос на устойчивые практики бизнеса. В том числе это касается портовой инфраструктуры, которая несёт множественные экологические риски для окружающей среды и экономические риски для местных сообществ. В связи с этим, целью исследования является определить специфику формирования системы корпоративной социальной ответственности (далее — КСО) китайских компаний-операторов портов. В статье используются исследования авторов из Эдинбургского университета Нейпира, публикации журнала «Cooperativism and Development» и другие материалы в области устойчивого развития и КСО, в которых подробно рассматриваются

ABSTRACT

Nowadays there is a high demand for sustainable business practices.

This also applies to the seaports' infrastructure, which carries multiple environmental risks for the environment and economic risks for local communities. In this regard, the purpose of this study is to evaluate the development of corporate social responsibility (CSR) of Chinese seaport operators. The article uses research made by authors from Edinburgh Napier University, publications of the journal "Cooperativism and Development" and other materials in the field of sustainable development and CSR, which examine in detail the negative impact of port activities on the environment and evaluates the CSR model of Chinese seaport operators. The main sources for the study are re-

негативные факторы влияния портовой деятельности на окружающую среду и даётся оценка модели КСО компаний-операторов китайских портовых комплексов. Основными источниками исследования являются отчёты китайских компаний-операторов морских портов, а также нормативная база КНР. В статье проводится сравнение практик крупных китайских компаний, выявляются их особенности и взаимосвязи с общими тенденциями развития системы КСО в КНР и мире. В заключении работы представлен вывод о том, что система корпоративной социальной ответственности китайских компаний-операторов портов проходит этап активного формирования на территории КНР, однако отстаёт от передовых практик некоторых развитых стран на уровне регулирования. В то же время, китайские компании-операторы активно развивают экологические и социальные аспекты деятельности, что обусловлено общегосударственной политикой по снижению углеродных выбросов, борьбе с бедностью, а также происходит ввиду необходимости повышения эффективности работы портов и укрепления положительного имиджа китайских компаний на международной арене.

Ключевые слова. корпоративная социальная ответственность, порты КНР, SIPG, COSCO, CCCC, CMG

Для цитирования: Сячин В.Г., Эпштейн В.А. Корпоративная социальная ответственность китайских компаний-операторов морских портов: состояние и перспективы реализации в зарубежных портах с китайским участием. *Современные востоковедческие исследования*. 2023; Том (2). С. 91-102 <https://doi.org/10.24412/2686-9675-2-2023-91-102>

ports of Chinese operators of seaports and Chinese regulatory framework. The article compares practices of large Chinese seaport operators, identifies their features and relevance to the Chinese and global trends in CSR development. The article concludes that the CSR system of Chinese seaport operators is at the stage of active formation. However, it lags behind the best practices of some developed countries at the regulatory level. At the same time, Chinese seaport operators are actively developing environmental and social aspects of their activities, which is mainly due to the national policy to reduce carbon emissions, combat poverty, and also due to needs of improving the efficiency of ports and strengthening the positive image of Chinese companies in the international arena.

Keywords. CSR, Chinese ports, SIPG, COSCO, CCCC, CMG

For citation: Syachin V.G., Epshteyn V.A. Corporate social responsibility of Chinese marine port operators: the current state and prospects of implementation in foreign ports with Chinese equity. *Modern Oriental Studies*. 2023; Volume 5 (№2). P. 91-102 (In Russ.) <https://doi.org/10.24412/2686-9675-2-2023-91-102>

Говоря о КСО компаний-операторов морских портов КНР необходимо обратиться к практике крупнейших китайских компаний-операторов: Shanghai International Port Group (SIPG), COSCO Shipping Ports Ltd. и China Merchants Group (CMG)¹. Две последних также владеют значительными долями в зарубежных портах. Отдельно стоит рассмотреть опыт главной портово-строительной компании China Communications Construction Company (CCCC).

Группа Шанхайского порта (SIPG) сосредоточена на деятельности непосредственно порта Шанхая как крупнейшего порта в мире по контейнерному грузообороту (World Shipping Council 2021). В связи с необходимостью поддержания лидирующих позиций, группа уделяет большое внимание повышению эффективности качества обслуживания и обработки грузов. С этой целью компания увеличивает мощности порта и внедряет автоматизированные системы обработки грузов (Отчет об устойчивом развитии за 2021 г. Группы Шанхайского порта 2022). Так, в шанхайском порту действует цифровая платформа регистрации коносаментов (EDO), а уровень операций на электронных носителях приблизился к 100% (Отчет об устойчивом развитии, 44). Эти меры не только способствуют значительной экономии бумаги, но и повышают показатели грузооборота порта.

Кроме того, SIPG и другие китайские компании-операторы портов активно реализуют программы автоматизации, которые основаны на сокращении количества дизельной техники

по обслуживанию грузов и замене их на электротранспорт и транспорт на сжиженном природном газе (СПГ) (Сячин, Эпштейн 2020, 103).

Среди направлений устойчивого развития SIPG можно выделить:

1. Стимулирование инновационного развития;
2. Улучшение условий труда;
3. Обеспечение «зелёного» роста и снижение выбросов CO₂;
4. Благотворительность и борьба с бедностью.

В рамках инновационного развития терминал Яншань успешно внедрил автоматизированные системы. Для управления логистикой используется интеллектуальная система ITOS, основанная на технологии «digital twins», которая позволяет координировать и отслеживать движение не только контейнеров, но и судов, кранов и грузовых автомобилей в пределах терминала (Yao et al. 2021). Кроме того, вместе с автономной системой управления оборудованием (ECS) осуществляется контроль за беспилотным оборудованием (в т.ч. кранами и AGV (от англ. «Automatic guided vehicle»)) (Сеть водного транспорта Китая n.d).

Все эти решения позволяют сэкономить время разгрузки судов, а также снизить выбросы отработанного топлива во время стоянки и сократить расход топлива в ходе работы в терминале. Электрическое беспилотное оборудование, используемое в терминале, также способствует снижению расхода дизельного топлива. В 2021 г. SIPG отчиталась о снижении потребления дизельного топлива за последние

¹ COSCO Shipping Ports Ltd. и China Merchants Group (CMG) владеют значительными долями в зарубежных портах

три года на 17% и о росте потребления электроэнергии за тот же период на 23% (Отчет об устойчивом развитии за 2021 г. Группы Шанхайского порта 2022, 100). Однако нельзя не отметить повышение потребления жидкого топлива на 12% ввиду роста грузооборота (Отчет об устойчивом развитии, 100).

Группа Шанхайского порта придерживается концепции «зелёного порта». На её реализацию в 2021 г. выделено 130 млн. юаней, большая часть из которых направляется на модернизацию козловых кранов (от RTG к eRTG), установку солнечных батарей и строительство заправочных станций СПГ на территории порта (Отчет об устойчивом развитии, 100-103).

SIPG проводит мероприятия по популяризации «зелёных» инициатив среди сотрудников, в том числе, приглашает экспертов в области мониторинга качества воздуха и привлекает рабочих к высадке деревьев (Отчет об устойчивом развитии, 108-115).

В рамках государственной программы по борьбе с бедностью SIPG поддерживает деревенские школы в бедных районах провинций Юньнань и Гуйчжоу, а также путём сбора средств и необходимых вещей бедным семьям в отдельных районах страны. Эти меры являются «точечными» и обусловлены необходимостью руководства следовать партийному курсу, поскольку большинство членов правления SIPG –занимают высокие партийные должности (Обзор Группы Шанхайского порта n.d).

COSCO Shipping Ports Ltd. также ежегодно публикует отчёты о устойчивом развитии. На их основе, можно отметить ряд ключевых направ-

лений работы компании в данной области:

1. Забота о людях;
2. «Зелёное» развитие;
3. «Win-win» кооперация;
4. Инвестиции в местные сообщества.

В рамках первого направления компания уделяет внимание развитию кадровых сотрудников, поощрению их талантов и инклюзивности. Гендерное равенство также является важным аспектом КСО. Так, из 10315 сотрудников COSCO в 2020 г., 1246 были представителями женского пола (12%) (COSCO Corporate Sustainability Report 2020). Однако стоит заметить тенденцию к снижению этой доли по мере расширения персонала – в 2016 г. в COSCO работало 15% женщин, при общем количестве сотрудников в 3000 человек (COSCO Corporate Sustainability Report). Впрочем, в портовой деятельности подобные показатели являются нормой, поскольку запрещается использовать женщин на тяжелых работах, например, согласно «Специальным положениям по охране труда для женщин-работников» КНР, им запрещается поднимать более 25 кг или испытывать слишком частые нагрузки по подъему тяжестей (Специальные положения по охране труда для женщин-работников 2012).

В рамках «зелёного» развития COSCO сосредоточена на снижении выбросов и использовании чистых источников энергии. Так, с 2017 по 2020 гг. компания снизила интенсивность выбросов CO₂ в расчёте на ДФЭ на 13,5%, а потребление энергии – на 10% на единицу ДФЭ (COSCO Corporate Sustainability Reports 2016-2021).

Большой вклад в снижение выбросов вносит модернизация кранов, аналогичная той, что проводит SIPG. Лишь 12% кранов дочерних компаний COSCO продолжают работать на дизеле, что снижает выбросы CO₂ примерно на 2000 тонн в год (COSCO Corporate Sustainability Report 2021).

Среди иных «зелёных» инициатив можно выделить внедрение прибрежных энергосистем, позволяющих кораблям не запускать двигатели и не расходовать топливо в процессе стоянки в порту (COSCO Corporate Sustainability Report).

В основе «win-win» кооперации COSCO лежит тщательный выбор поставщиков и оптимизация цепочек поставок. Поскольку COSCO Shipping Ports Ltd. является оператором нескольких крупных зарубежных портовых комплексов, включая порт Пирей и контейнерный терминал в Зебрюгге, она стремится вносить вклад в местные экономики, а также минимизировать издержки путём выбора местных поставщиков. Так, в расходах на снабжение компании 65% составляют переводы зарубежным поставщикам.

Инвестиции компании в местные сообщества сосредоточены на воспитании талантов, искоренении бедности и повышении уровня образования молодежи (COSCO Corporate Sustainability Report). При этом, COSCO занимается благотворительностью не только на территории КНР. В 2020 г. она пожертвовала медицинских и санитарных материалов на €40 тыс. муниципалитетам в Афинах (Hellenic Shipping News 2020).

China Merchants Group (CMG) продвигает собственную модель устойчивого развития. Её основой является «модель Шэкоу», которую можно охарактеризовать как «Порт – Парк – Город» (Luo 2017). В рамках этой модели порты фокусируются на цифровой оптимизации бизнес-процессов и технологиях автоматизации, развивают сети 5G. Однако подобные проекты пока реализуются только в КНР (Chow 2021; China Merchants Ports Holdings Company Ltd. n.d.;).

Основные направления устойчивого развития CMG схожи с COSCO и включают в себя (Отчёт о корпоративной социальной ответственности 2020 Группы Чайна Мерчантс 2021):

1. Реализация концепции «зелёного» порта;
2. Обеспечение социального равенства и процветания;
3. Всестороннее развитие и внедрение цифровых технологий;
4. Развитие человеческого потенциала;

В «зелёную» повестку входит снижение углеродного следа, основой для которого служит установка прибрежных энергосистем. Можно отметить внимание CMG к снижению негативного влияния от интермодальных перевозок посредством «зелёных дорог» и «зелёной логистики». Количество подобных проектов компании выросло с 16 до 60 ед. за период 2016-2020 гг. (Отчёт о корпоративной социальной ответственности 2020 Группы Чайна Мерчантс 2021).

В исполнение рекомендаций Канцелярии по борьбе с бедностью в составе Госсовета КНР и для обеспечения социального равенства и процветания, компания помогает бедным

районам (Уведомление о проведении Мероприятий по сокращению потребительской бедности 2020). Так, в 2020 г. CMG закупила продукции бедных сельских районов КНР на 67,3 млн. юаней, а 1,25 млн. человек выбрались из бедности, благодаря действиям компании (Уведомление о проведении Мероприятий по сокращению потребительской бедности). Продукция бедных районов — в основном с/х товары (овощи, фрукты и т.п.), которые компании могут использовать лишь для предоставления обедов сотрудникам или перепродажи.

В стратегию всестороннего развития CMG официально включает цель по развитию проектов «Пояса и пути». В отчёте компании за 2020 г. выделяются порт Джибути и прилегающая зона свободной торговли, Хамбантога и Коломбо. Отмечается, что все они реализуются в рамках целей устойчивого развития компании (Отчёт о корпоративной социальной ответственности 2020 Группы Чайна Мерчантс 2021).

China Communications Construction Company (CCCC) — один из главных подрядчиков строительства портов на протяжении «Пояса и пути». Модель устойчивого развития CCCC включает следующие элементы (Отчёт о корпоративной социальной ответственности 2020 Китайской группы по коммуникациям и строительству 2021):

- Борьба с пандемией коронавируса;
- Борьба с бедностью;
- Инновационный рост;
- «Зелёное» развитие.

В целом, шаги CCCC по реализации программ по всем пунктам характерны и для уже

упомянутых китайских компаний. В то же время CCCC стремиться использовать в своих проектах альтернативные источники энергии, а также увеличивать их долю в структуре энергопотребления. Кроме того, компания ведёт борьбу с загрязнением, выбросами CO₂, а также утилизирует опасные отходы в соответствии с экологическими нормами и местным законодательством ((Отчёт о корпоративной социальной ответственности 2020). Как и в предыдущих случаях, основное внимание в Отчёте по устойчивому развитию компании CCCC уделяется китайским проектам.

Что касается общей ситуации в области корпоративной социальной ответственности, то, согласно последним исследованиям, китайским компаниям в целом всё ещё не хватает опыта работы за рубежом, что приводит к непониманию целей устойчивого развития (Zhong, Zhu and Zhou 2020, 8-11). Кроме того, китайские компании стремятся получить наибольшую прибыль, пренебрегая правилами рабочей и технической безопасности, а также некоторыми этическими стандартами. В особенности, это сказывается на имидже китайских предприятий в Африке, где большинство респондентов негативно оценивают работу компаний из КНР в области устойчивого развития (Zhong, Zhu and Zhou 2020, 10). Подобные оценки справедливы и исходя из данных по миру — китайские инвестиции в рамках «Пояса и пути» не продвигают цели устойчивого развития и не соответствуют современным экологическим стандартам (Shepherd 2020), хотя одновременно эксперты отмечают возросшие усилия внутри КНР по реализации целей

устойчивого развития в период пандемии (Holzmann and Grünberg 2021).

Подводя итог, можно отметить, что развитие китайского регулирования КСО компаний-операторов портов отстаёт от передовых практик развитых стран. В то же время, общие механизмы регулирования практик КСО в КНР находятся на уровне аналогичных в ЕС, а именно носят в большей степени рекомендательный характер.

В связи с этим, компании-операторы портов по-прежнему руководствуются собственными интересами в рамках формирования системы КСО, что и приводит к негативному восприятию китайских практик КСО в портах за рубежом. В то же время в условиях политической системы КНР компании активнее следуют «духу» партийных предписаний, в том числе ввиду партийной принадлежности части их руководства и во избежание общественного порицания, включая критику со стороны высшего руководства КНР.

В целом, можно выделить следующие характеристики корпоративной социальной ответственности китайских компаний-операторов портов:

Во-первых, наблюдается схожесть направлений работы компаний-операторов портов, среди которых можно выделить: «Инновационный рост», «Зелёное развитие», «Социальная ответственность» и различные программы для развития человеческого потенциала. Подобное сходство определяется высокой степенью координации действий компаний на уровне прави-

тельства КНР, которое издаёт рекомендации и нормы, касающиеся КСО.

Во-вторых, ключевым аспектом реализации политики устойчивого развития всех рассмотренных компаний является техническое перевооружение и количественное сокращение рисков для окружающей среды, что обусловлено не только стремлением к реализации системы КСО, но и объективными экономическими соображениями.

В-третьих, внимание компаний к социальным аспектам деятельности, например, борьбе с бедностью и подготовке молодых кадров зачастую ограничивается лишь благотворительными мероприятиями. В этом аспекте наиболее передовые практики наблюдаются у COSCO, которая не только жертвует деньги на обучение детей из бедных семей, но и организует программы по их дальнейшему трудоустройству.

Таким образом, китайские компании-операторы портов в своей модели КСО уделяют наибольшее внимание инновационному росту и цифровизации, социальному процветанию, и «зелёному» развитию. Во многом это обусловлено политикой КНР по снижению углеродных выбросов, борьбе с бедностью и политикой по цифровой трансформации экономики.

В то же время, отсутствие обязательных требований к системе КСО компаний-операторов портов приводит к «ручному» режиму управления соответствующими практиками и отсутствием инициатив, объединяющих усилия различных компаний. Факторами дальнейшего развития и превращения принципов

КСО китайских компаний-операторов в целостную систему служат, во-первых, воля политического руководства КНР и повышение его внимания к вопросам экологическим аспектам развития, а во-вторых, — стремление самих компаний улучшить свой международный имидж и стать в один ряд с мировыми лидерами из ЕС и США. Это требует определённых усилий от китайской стороны как на государственном уровне, так и в рамках взаимодействия с бизнесом на локальном уровне.

Список литературы

1. The Top 50 Container Ports. *World Shipping Council*. 2021. <https://www.worldshipping.org/top-50-ports> (дата обращения: 19.08.2022).
2. Отчет об устойчивом развитии за 2021 год. *Группа Шанхайского порта*. (2021年可持续发展报告. 上海国际港务(集团)股份有限公司) 2022. <https://www.portshanghai.com.cn/xxpl/index.jhtml?index=3> (дата обращения: 19.08.2022). (на кит.яз)
3. Сячин В. Г., Эпштейн В.А. Морские портовые комплексы как ключевое звено функционирования транспортной системы КНР *Современные востоковедческие исследования*. 2020; Т.2 (5). С. 99–113. <https://cyberleninka.ru/article/n/morskie-portovye-kompleksy-kak-klyuchevoe-zveno-funktsionirovaniya-transportnoy-sistemy-knr> (дата обращения: 19.08.2022).
4. Yao H., Wang D., Su M., Qi Y. Application of Digital Twins in Port System. *Journal of Physics: Conference Series*. 2021, Vol. 1846, 7th International Symposium on Sensors, Mechatronics and Automation System (ISSMAS). <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1742-6596/1846/1/012008> (дата обращения: 19.08.2022).
5. Иследуем неизвестное и движемся в будущее — Обзор поддержки Шанхайского порта в строительстве международного судоходного центра. *Сеть водного транспорта Кумая* (探索未知 领航未来—上海港支撑国际航运中心建设综述. 中国水运网). <http://www.zjseaport.com/jtww/> (дата обращения: 19.08.2022). (на кит.яз)
6. Обзор Группы. *Группа Шанхайского порта* (集团概况. 上港集团). <https://www.portshanghai.com.cn/ldjs/index.jhtml> (дата обращения: 19.08.2022). (на кит.яз.)
7. Reports on Sustainability. *COSCO Shipping Ports Ltd*. <https://ports.coscoshipping.com/en/Sustainability/ReportsonSustainability/> (дата обращения: 19.08.2022).
8. Corporate Sustainability Report 2020. *COSCO Shipping Ports Ltd*. 2021. <https://doc.irasia.com/listco/hk/coscoship/annual/2020/esr.pdf> (дата обращения: 19.08.2022).
9. Специальные положения по охране труда для женщин-работников. *Народное правительство Китайской народной республики* (女职工劳动保护特别规定. 中华人民共和国人民政府). 2012. http://www.gov.cn/zhengce/2020-12/27/content_5574753.htm (дата обращения: 19.08.2022). (на кит.яз.)

10. Corporate Sustainability Report 2015. *COSCO Shipping Ports Ltd.* 2016. https://ports.coscoshipping.com/en/Sustainability/ReportsonSustainability/pdf/E_Corporate2015.pdf (дата обращения: 19.08.2022).
11. Corporate Sustainability Report 2021. *COSCO Shipping Ports Ltd.* 2022. <https://doc.irasia.com/listco/hk/coscoship/annual/2021/esr.pdf> (дата обращения: 19.08.2022).
12. Piraeus port, COSCO Shipping donate sanitary material to Athens municipalities. *Hellenic Shipping News*. 2020. <https://www.hellenicshippingnews.com/piraeus-port-cosco-shipping-donate-sanitary-material-to-athens-municipalities/> (дата обращения: 19.08.2022).
13. Luo W. China Merchants Group looks to promote 'Shekou model' *China Daily*. 2017. https://www.chinadaily.com.cn/china/2017-06/16/content_29775474.htm (дата обращения: 19.08.2022).
14. Chow K. China Merchants Port Group – Innovation Prospers Sustainability. *World Ports Sustainability Program (WPSP)*. 2021. <https://sustainableworldports.org/project/china-merchants-port-holdings-innovation-prospers-sustainability/> (дата обращения: 19.08.2022).
15. Corporate Social Responsibilities. *China Merchants Ports Holdings Company Ltd.* <http://www.cmport.com.hk/EN/social/Fault.aspx?from=2> (дата обращения: 19.08.2022).
16. Отчёт о корпоративной социальной ответственности 2020. *Группа Чайна Мерчантс (社会责任报告2020. 招商局)*. 2021. <https://www.cmhk.com/uploadfiles/202108/20210809112049371.pdf> (дата обращения: 19.08.2022). (на кит.яз)
17. Канцелярия Государственного совета КНР по борьбе с бедностью, Управление по вопросам киберпространства ЦК КПК, Министерство образования, Министерства сельского хозяйства, Министерство коммерции, Комитет по управлению государственным имуществом при Государственном совете КНР, Всеитайская ассоциация промышленников и торговцев. Уведомление о проведении Мероприятий по сокращению потребительской бедности. *Народное правительство Китайской народной республики*. (国务院扶贫办 中央网信办 教育部 农业农村部 商务部 国务院国资委 全国工商联 关于开展消费扶贫行动的通知. 中华人民共和国人民政府). 2020. http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2020-02/18/content_5480268.htm (дата обращения: 19.08.2022). (на кит.яз.)
18. Отчёт о корпоративной социальной ответственности 2020. *Китайская группа по коммуникациям и строительству (社会责任报告2020. 中国交通建设集团有限公司)*. 2021. <https://www.ccccltd.cn/shzr/shzr/shzrbg/202111/P020211102514820295080.pdf> (дата обращения: 19.08.2022). (на кит.яз)
19. Zhong Y., Zhu W., Zhou Y. CSR Image Construction of Chinese Construction Enterprises in Africa Based on Data Mining and Corpus

- Analysis. *Mathematical Problems in Engineering*. 2020, №7259724, 14 pages. <https://doi.org/10.1155/2020/7259724> (дата обращения: 19.08.2022).
20. Shepherd C. China's Belt and Road Urged to Take Green Route. *Financial Times*. 2020. <https://www.ft.com/content/e00426f4-8ead-11ea-af59-5283fc4c0cb0> (дата обращения: 19.08.2022).
21. Holzmann A., Grünberg N. "Greening" China: An analysis of Beijing's sustainable development strategies. *Mercator Institute for China Studies (MERICS)*. 2021. <https://merics.org/en/report/greening-china-analysis-beijings-sustainable-development-strategies> (дата обращения: 19.08.2022).
4. Yao H., Wang D., Su M., Qi Y. Application of Digital Twins in Port System. *Journal of Physics: Conference Series*. 2021, Vol. 1846, 7th International Symposium on Sensors, Mechatronics and Automation System (ISSMAS). <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1742-6596/1846/1/012008> (accessed:19.08.2022).
5. Exploring the unknown and leading the future—A summary of the construction of Shanghai Port to support the International Shipping Center. *China Water Transport Network*. <http://www.zjseaport.com/jtww/> (accessed:19.08.2022). (In Chin.)
6. Group overview. *Shanghai International Port Group*. <https://www.portshanghai.com.cn/ldjs/index.jhtml> (accessed:19.08.2022). (In Chin.)
7. Reports on Sustainability. *COSCO Shipping Ports Ltd*. <https://ports.coscoshipping.com/en/Sustainability/ReportsonSustainability/> (accessed:19.08.2022).
8. Corporate Sustainability Report 2020. *COSCO Shipping Ports Ltd*. 2021. <https://doc.irasia.com/listco/hk/coscoship/annual/2020/esr.pdf> (accessed:19.08.2022).
9. Special provisions on labor protection for female workers. *People's Government of The People's Republic of China*. 2012. http://www.gov.cn/zhengce/2020-12/27/content_5574753.htm (accessed:19.08.2022). (In Chin.)
10. Corporate Sustainability Report 2015. *COSCO*
1. The Top 50 Container Ports. *World Shipping Council*. 2021. <https://www.worldshipping.org/top-50-ports> (accessed:19.08.2022).
2. Sustainability Report 2021. *Shanghai International Port (Group) Co., Ltd*. 2022. <https://www.portshanghai.com.cn/xxpl/index.jhtml?index=3> (accessed:19.08.2022). (In Chin.)
3. Syachin V. G., Epshteyn V.A. Seaport Complexes as a key point in the functioning of the transport system of The People's Republic of China. *Modern Oriental Studies*. 2020, Vol.2 (5), pp. 99–113. <https://cyberleninka.ru/article/n/morskie-portovye-kompleksy-kak-klyuchevoe-zveno-funktsionirovaniya-transportnoy-sistemy-knr> (accessed:19.08.2022) (In Russ.)

REFERENCES

- Shipping Ports Ltd.* 2016. https://ports.coscoshipping.com/en/Sustainability/ReportsonSustainability/pdf/E_Corporate2015.pdf (accessed:19.08.2022).
11. Corporate Sustainability Report 2021. *COSCO Shipping Ports Ltd.* 2022. <https://doc.irasia.com/listco/hk/coscoship/annual/2021/esr.pdf> (accessed:19.08.2022).
12. Piraeus port, COSCO Shipping donate sanitary material to Athens municipalities. *Hellenic Shipping News*. 2020. <https://www.hellenicshippingnews.com/piraeus-port-cosco-shipping-donate-sanitary-material-to-athens-municipalities/> (accessed:19.08.2022).
13. Luo W. China Merchants Group looks to promote 'Shekou model' *China Daily*. 2017. https://www.chinadaily.com.cn/china/2017-06/16/content_29775474.htm accessed:19.08.2022).
14. Chow K. China Merchants Port Group – Innovation Prospers Sustainability. *World Ports Sustainability Program (WPSP)*. 2021. <https://sustainableworldports.org/project/china-merchants-port-holdings-innovation-prospers-sustainability/> (accessed:19.08.2022).
15. Corporate Social Responsibilities. *China Merchants Ports Holdings Company Ltd.* <http://www.cmport.com.hk/EN/social/Fault.aspx?from=2> (дата обращения: 19.08.2022).
16. Social Responsibility Report 2020. *China Merchants Group*. 2021. <https://www.cmhk.com/uploadfiles/> 202108/20210809112049371.pdf (accessed:19.08.2022). (In Chin.)
17. Poverty Alleviation Office of the State Council, Central Internet Information Office, Ministry of Education, Ministry of Agriculture and Rural Affairs, Ministry of Commerce, State-owned Assets Supervision and Administration Commission of the State Council, All-China Federation of Industry and Commerce. Notice on the implementation of consumer poverty alleviation actions. *People's Government of The People's Republic of China*. 2020. http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2020-02/18/content_5480268.htm (accessed:19.08.2022). (In Chin.)
18. Social Responsibility Report 2020. *China Communications & Construction Group Co., Ltd.* 2021. <https://www.ccccltd.cn/shzr/shzr/shzrbg/202111/P020211102514820295080.pdf> (accessed:19.08.2022). (In Chin.)
19. Zhong Y., Zhu W., Zhou Y. CSR Image Construction of Chinese Construction Enterprises in Africa Based on Data Mining and Corpus Analysis. *Mathematical Problems in Engineering*. 2020, №7259724, 14 p. <https://doi.org/10.1155/2020/7259724> (accessed:19.08.2022).
20. Shepherd C. China's Belt and Road Urged to Take Green Route. *Financial Times*. 2020. <https://www.ft.com/content/e00426f4-8ead-11ea-af59-5283fc4c0cb0> (accessed:19.08.2022).

21. Holzmann A., Grünberg N. "Greening" China: An analysis of Beijing's sustainable development strategies. *Mercator Institute for China Studies (MERICS)*. 2021. <https://merics.org/en/report/greening-china-analysis-beijings-sustainable-development-strategies> (accessed:19.08.2022).

Сведения об авторах

Сячин Валерий Геннадьевич,

Магистрант 1-ого курса обучения
Факультет экономических наук, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ)
109028, г. Москва, Покровский бульвар, д. 11
spartak-t@mail.ru

Эпштейн Виталий Анатольевич,

Научный руководитель, канд. социолог. наук, доцент
Кафедра мировой экономики и международных отношений, Институт бизнеса и делового администрирования, Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (РАНХиГС, Москва).
119571, Москва, проспект Вернадского, 82, стр.1, Россия.
epshteinv@gmail.com

Information about the authors

Valeriy Syachin

1st year master
Faculty of Economic Sciences, National Research University Higher School of Econom-

ics (HSE University)
109028, Moscow, Pokrovsky Boulevard, 11
spartak-t@mail.ru

Vitaly Epshteyn,

Ph.D. in Sociology, Associate Professor
International Relations department, Institute of Business Studies (IBS-Moscow), Russian presidential academy of national economy and public administration (RANEPA, Moscow)
119571, Moscow, prospect Vernadskogo, 82, str.1, Russia
epshteinv@gmail.com

Информация о статье

Поступила в редакцию: 10.04.2023

Одобрена после рецензирования: 25.04.2023

Принята к публикации: 20.05.2023

Information about the article

The article was submitted: 10.04.2023

Approved after reviewing: 25.04.2023

Accepted for publication: 20.05.2023