

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

**Valeriy G. Syachin ¹,
Vitaliy A. Epshteyn 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/10.24412/10.24412/2686-9675-1-2023-133-142](https://doi.org/10.24412/10.24412/2686-9675-1-2023-133-142)

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 негативные факторы

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 reports of Chinese

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 5 (1). <https://doi.org/10.24412/2686-9675-1-2023-133-142>

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., Vitaliy A. Epshteyn. 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 (1). (In Russ.) <https://doi.org/10.24412/2686-9675-1-2023-133-142>

В последние годы Китай всё чаще позиционирует себя как «ответственную державу», подчёркивая стремление к всеобщему процветанию в противовес США (Центральное народное правительство Китайской народной республики 2018; 2020).

На основе заявлений высшего руководства КНР эксперты выделяют ряд аспектов понятия «ответственная держава», включая в него в том числе ответственность КНР за стабильное мировое экономическое развитие (Gill 2007). С 2020 г. это понятие расширилось вследствие опыта борьбы КНР с пандемией COVID-19 и помощи, которая была оказана другим странам мира. Примерно в этот же период возросли ожидания мирового сообщества по отношению к мерам КНР в области устойчивого развития, ввиду отказа администрации Трампа следовать принятой климатической повестке (Savage, 2019).

Таким образом, понимание мировым сообществом в целом и руководством КНР в частности содержания понятия «ответственная держава» видоизменяется под влиянием растущих амбиций Китая и, следовательно, его роли в вопросах мировой повестки (Papageorgiou and de Melo 2022, 163-164).

В сентябре 2020 г. на 75-ой сессии ГА ООН Председатель КНР Си Цзиньпин выступил с заявлением о стремлении КНР достигнуть углеродной нейтральности к 2060 г. (Embassy of the People's Republic of China in the United States of America 2020). С этого момента Китай активизировал сотрудничество с бизнесом в области достижения целей устойчивого развития ООН (UN SDG's) не только внутри страны, но в рам-

ках инициативы «Один пояс, один путь» (United Nations 2022).

Поскольку основной целью «Пояса и пути» является «связывание объектов инфраструктуры» (Министерство коммерции КНР 2015), в том числе портовых комплексов, целесообразно рассмотреть опыт в области КСО, наработанный крупнейшими компаниями-операторами портов КНР.

«Корпоративная социальная ответственность» понимается органами ООН как «концепция управления, в соответствии с которой компании учитывают социальные и экологические проблемы в своих деловых операциях и взаимодействиях со своими заинтересованными сторонами» (UNIDO n.d.).

Как отмечают исследователи, особенно сильно реализации КСО в портах является то, что она должна отвечать как экономическим, так и экологическим целям, что является затруднительным в условиях уникальности каждого порта (Du, Monios and Wang 2019, 211-212). Существенную нагрузку на окружающую среду оказывает само строительство порта, так как строительство причальных стенок и дноуглубительные работы кардинально меняют качество воды в акватории, негативно влияют на популяцию морских животных и водоплавающих птиц. Если говорить о функционирующем портовом комплексе, то его негативное влияние на окружающую среду сводится к трём факторам (OECD 2011):

- Негативное влияние от деятельности самого порта;

- Негативное влияние от кораблей, заходящих в порт;
- Выбросы от интермодального транспорта, связывающего порт и его хинтерланд.

В «негативное влияние» могут быть включены выбросы углекислого газа, шумовое, пылевое загрязнение и, наконец, загрязнение окружающих вод. Ограничения на подобные загрязнения в рамках морской деятельности введены Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов, за исполнение и совершенствование положений которой ответственен Комитет по защите морской среды (МЕРС) Международной Морской Организации (ИМО) (МЕРС n.d.).

Китай, являющийся членом ИМО с 1973 г., предпринимает активные действия по снижению негативного влияния портов на окружающую среду, поскольку ещё в 2015 г. китайские порты являлись мировым лидером по выбросу парниковых газов (Du, Monios and Wang 2019, 216). Экологической повестке уделяется внимание как на уровне правительства, так и на уровне государственно-частного партнёрства (Du, Monios and Wang 2019, 216-218).

Правительство в лице Китайского национального института стандартизации в 2015 г. выпустило базовые рекомендации по формированию принципов КСО для различных отраслей (GB/T-36000), на базе которых в 2019-2020 гг. была разработан полноценный перечень требований к КСО различных компаний (GB/T 39604) (Национальная общественная сервисная платформа информирования о государ-

ственных стандартах 2019). Согласно этим двум документам, КСО охватывает семь основных сфер: корпоративное управление, права человека, трудовые практики, заботу об окружающей среде, заботу о потребителях, практики ответственной деятельности фирмы, участие местных сообществ и их развитие (Главное государственное управление КНР по контролю и регулированию рынка. Государственный комитет по стандартизации Китая 2020).

GB/T 39604 обязывает все компании, которые имеют намерение построить систему КСО или оказывать положительное влияние на окружающий мир, следовать установленным в нём правилам (Главное государственное управление КНР по контролю и регулированию рынка. Государственный комитет по стандартизации Китая 2020). На практике, подобная формулировка означает, что далеко не все предприятия будут придерживаться изложенных норм. Кроме того, данные нормы, в связи с тем, что данные нормы применяются к широкому кругу отраслей, их положения зачастую размыты и не учитывают специфику портовых операций.

Последняя версия «Правил эксплуатации и управления портом» Министерства транспорта КНР также не содержит конкретных предписаний для компаний-операторов портов по системе КСО, ограничиваясь базовыми положениями техники безопасности (Министерство транспорта КНР 2020).

В то же время, в мировой практике существуют примеры поощрения портов за реализацию норм КСО, в том числе различные материальные меры поощрения (пример: освобождение

от налогов). Так, Закон Королевства Испания 33/2010 «Экономический режим и предоставление услуг в портах» от 5 августа 2010 г. устанавливает поощрения портам, преуспевающим в реализации системы КСО, а также обязывает портовые учреждения раскрывать информацию в области КСО и устойчивого развития по достижениям в четырех сферах, которые и служат критериями оценки для предоставления льгот: институциональной, экономической, экологической и социальной (Global Regulation 2010). Эксперты высоко оценивают положения данного закона, однако отмечают неудовлетворительный уровень их реализации отдельными портами (Boza and González 2017, 20-21).

В странах-членах ЕС ещё с 2012-2015 гг. существуют различные «зелёные» инициативы, включая конкретные шаги в морской сфере (Williamson, Stampe-Knippel and Weber 2014, 67), например создание организации «Зелёный корабль будущего» в Дании, которое объединяет усилия судоходных компаний в экологической сфере и спонсируется в том числе компанией A.P. Moller-Maersk (<https://greenship.org/about/> n.d.).

Тем не менее, согласно отчёту Европарламента «Корпоративная социальная ответственность (КСО) и ее внедрение в корпоративное законодательство ЕС» от 2020 г., большинство членов ЕС ещё не выработали эффективные правила регулирования, которые бы предусматривали санкции за несоблюдение требований к КСО, в связи с чем инициативы в данной области остаются преимущественно рекомендательными (Policy Department for Citizens' Rights and Constitutional Affairs Directorate-

General for Internal Policies 2020).

Таким образом, если сравнивать общие подходы ЕС и КНР в области КСО, то принципы регулирования в обоих случаях остаются достаточно «мягкими» и не обязывают компании следовать государственной политике. Более того, в большинстве стран ЕС, как и в КНР, не существует конкретных правил для компаний-операторов портов.

Список литературы

1. Китай продолжает играть роль ответственной державы. Центральное народное правительство Китайской Народной Республики (中国不断发挥负责任大国作用. 中华人民共和国中央人民政府). 2018. http://www.gov.cn/xinwen/2018-01/07/content_5253992.htm (дата обращения: 19.08.2022). (на кит.яз)
2. Борьба Китая с эпидемией демонстрирует ответственную роль ответственной державы. Центральное народное правительство Китайской Народной Республики (中国抗疫彰显负责任大国担当. 中华人民共和国中央人民政府). 2020. http://www.gov.cn/xinwen/2020-03/19/content_5493027.htm (дата обращения: 19.08.2022). (на кит.яз)
3. Gill B. China Becoming a Responsible Stakeholder. Carnegie Endowment for International Peace. 2007. https://carnegieendowment.org/files/Bates_paper.pdf (дата обращения: 19.08.2022).
4. Savage L.Ch. The US left a hole in leadership on climate. China is filling it. Politico. 2019.

- <https://www.politico.eu/article/us-china-climate-renewable-energy-sustainability-leadership-investment/> (дата обращения: 19.08.2022).
5. Papageorgiou M., de Melo, D.S.N. China as a Responsible Power Amid the COVID-19 Crisis: Perceptions of Partners and Adversaries on Twitter. *Fudan Journal of Humanities and Social Science*. 2022, 15, pp. 159–188. <https://doi.org/10.1007/s40647-022-00344-y> (дата обращения: 19.08.2022).
6. Xi Jinping Delivers an Important Speech at the General Debate of the 75th Session of the United Nations (UN) General Assembly. Embassy of the People's Republic of China in the United States of America. 2020. <https://www.mfa.gov.cn/ce/ceus/eng/zgyw/t1817766.htm> (дата обращения: 19.08.2022).
7. How is the UN supporting China's Sustainable Development Goals and how are business leaders adapting to meet them? Remarks by Siddharth Chatterjee, UN Resident Coordinator in China, at the Indian Association Business Council (IABC) Leadership Talk Series. United Nations (China). 2022. <https://china.un.org/en/186633-how-un-supporting-chinas-sustainable-development-goals-and-how-are-business-leaders-adapting> (дата обращения: 19.08.2022).
8. "Видение и действия по содействию совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути 21 века". Министерство коммерции КНР (《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》发布. 中华人民共和国商务部). 2015. <http://zhhs.mofcom.gov.cn/article/xxfb/201503/20150300926644.shtml> (дата обращения: 19.08.2022). (на кит.яз)
9. What is CSR? United Nations Industrial Development Organization. <https://www.unido.org/our-focus/advancing-economic-competitiveness/competitive-trade-capacities-and-corporate-responsibility/corporate-social-responsibility-market-integration/what-csr> (дата обращения: 19.08.2022).
10. Du Ke, Monios J., Wang Y. Green Port Strategies in China. *Green Ports: Inland and Sea-side Sustainable Transportation Strategies*. 2019, Chapter 11, pp. 211-229. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-814054-3.00011-6> (дата обращения: 19.08.2022).
11. Environmental impacts of ports. OECD. 2011. <https://www.oecd.org/greengrowth/greening-transport/environmental-impacts-of-ports.htm> (дата обращения: 19.08.2022).
12. Marine Environment Protection Committee (MEPC). International Maritime Organization (IMO). <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MEPC-default.aspx> (дата обращения: 19.08.2022).
13. Требования к системе управления социальной ответственностью и рекомендации по использованию. Национальная общественная сервисная платформа информирования о государственных стандартах (社会责任管理体系 要求及使用指南. 全国标

- 准 信 息 公 共 服 务 平 台). 2019. <https://std.samr.gov.cn/gb/search/gbDetailed?id=760906FE0208FE2DE05397BE0A0A757D> (дата обращения: 19.08.2022). (на кит.яз.)
14. Требования к системе управления социальной ответственностью и рекомендации по использованию. Главное государственное управление КНР по контролю и регулированию рынка. Государственный комитет по стандартизации Китая. Платформа документов Юаньчуаньли. (社会责任管理体系 要求及使用指南. 国家市场监督管理总局. 国家标准化委员会. 原创历史文档). 2020. <https://max.book118.com/html/2021/0118/5300204100003112.shtm> (дата обращения: 19.08.2022). (на кит.яз.)
15. Положение об эксплуатации и управлении портом (Приказ Министерства транспорта № 21 от 2020 года). Министерство транспорта КНР (港口经营管理规定 (交通运输部令2020年第21号) . 交通运输部). 2020. http://www.yyx.gov.cn/37584/38154/38157/38160/38218/38219/40221/content_1781146.html (дата обращения: 19.08.2022). (на кит.яз.)
16. Law 33/2010, On 5 August, Modification Of The Law 48/2003, Of 26 November, Economic Regime And Provision Of Services In The Ports Of General Interest. Global Regulation. 2010. <https://www.global-regulation.com/translation/spain/1439596/law-33-2010%252c-on-5-august%252c-modification-of-the-law-48-2003%252c-of-26-november%252c-economic-regime-and-provision-of-services-in-the-ports-of-general-i.html> (дата обращения: 19.08.2022).
17. Boza J., González M.M. Port authority Corporate Social Responsibility (CSR) and perceptions of entrepreneurs and port enterprises. *Cooperativism and Development*. 2017. Vol. 25 (111). https://www.researchgate.net/publication/332327584_Port_authority_corporate_social_responsibility_CSR_and_perceptions_of_entrepreneurs_and_port_enterprises (дата обращения: 19.08.2022).
18. Williamson N., Stampe-Knippel A., Weber T. Corporate Social Responsibility National Public Policies in the European Union. *Compendium 2014*. European Commission Directorate-General for Employment, Social Affairs and Inclusion Unit C.1. <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/library/corporate-social-responsibility-national-public-policies-european-union-compendium-2014> (дата обращения: 19.08.2022).
19. About Green Ship of the Future. Green Ship of the Future. <https://greenship.org/about/> (дата обращения: 19.08.2022).
20. Executive Summary. Corporate social responsibility (CSR) and its implementation into EU Company law. Policy Department for Citizens' Rights and Constitutional Affairs Directorate-General for Internal Policies. 2020, PE 658.541. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2020/658541/IPOL_STU\(2020\)658541\(SUM01\)_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2020/658541/IPOL_STU(2020)658541(SUM01)_EN.pdf) (дата обращения: 19.08.2022).

References

1. China continues to play the role of a responsible power. Central People's Government of The People's Republic of China. 2018. http://www.gov.cn/xinwen/2018-01/07/content_5253992.htm (accessed:19.08.2022). (In Chin)
2. China's fight against the epidemic demonstrates the responsibility of a responsible country. Central People's Government of The People's Republic of China. 2020. http://www.gov.cn/xinwen/2020-03/19/content_5493027.htm (accessed:19.08.2022). (In Chin)
3. Gill B. China Becoming a Responsible Stakeholder. Carnegie Endowment for International Peace. 2007. https://carnegieendowment.org/files/Bates_paper.pdf (accessed:19.08.2022).
4. Savage L.Ch. The US left a hole in leadership on climate. China is filling it. Politico. 2019. <https://www.politico.eu/article/us-china-climate-renewable-energy-sustainability-leadership-investment/> (accessed:19.08.2022)
5. Papageorgiou M., de Melo, D.S.N. China as a Responsible Power Amid the COVID-19 Crisis: Perceptions of Partners and Adversaries on Twitter. Fudan Journal of Humanities and Social Science. 2022, 15, pp. 159–188. <https://doi.org/10.1007/s40647-022-00344-y> (accessed:19.08.2022).
6. Xi Jinping Delivers an Important Speech at the General Debate of the 75th Session of the United Nations (UN) General Assembly. Embassy of the People's Republic of China in the United States of America. 2020. <https://www.mfa.gov.cn/ce/ceus/eng/zgyw/t1817766.htm> (accessed:19.08.2022).
7. How is the UN supporting China's Sustainable Development Goals and how are business leaders adapting to meet them? Remarks by Siddharth Chatterjee, UN Resident Coordinator in China, at the Indian Association Business Council (IABC) Leadership Talk Series. United Nations (China). 2022. <https://china.un.org/en/186633-how-un-supporting-chinas-sustainable-development-goals-and-how-are-business-leaders-adapting> (accessed:19.08.2022).
8. The Vision and Actions to promote the Joint Construction of the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road. Ministry of Commerce of The People's Republic of China. 2015. <http://zhhs.mofcom.gov.cn/article/xxfb/201503/20150300926644.shtml> (accessed:19.08.2022). (In Chin).
9. What is CSR? United Nations Industrial Development Organization. <https://www.unido.org/our-focus/advancing-economic-competitiveness/competitive-trade-capacities-and-corporate-responsibility/corporate-social-responsibility-market-integration/what-csr> (accessed:19.08.2022).
10. Du Ke, Monios J., Wang Y. Green Port Strategies in China. Green Ports: Inland and Sea-side Sustainable Transportation Strategies. 2019, Chapter 11, pp. 211-229. <https://>

- doi.org/10.1016/B978-0-12-814054-3.00011-6 (accessed:19.08.2022).
11. Environmental impacts of ports. OECD. 2011. <https://www.oecd.org/greengrowth/greening-transport/environmental-impacts-of-ports.htm> (accessed:19.08.2022).
 12. Marine Environment Protection Committee (MEPC). International Maritime Organization (IMO). <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MEPC-default.aspx> (accessed:19.08.2022).
 13. Social responsibility management system requirements and usage guidelines. National Public Service Platform for Standards Information. 2019. <https://std.samr.gov.cn/gb/search/gbDetailed?id=760906FE0208FE2DE05397BE0A0A757D> (accessed:19.08.2022). (In Chin).
 14. Social responsibility management system requirements and usage guidelines. State Administration of Market Supervision and Administration. National Standardization Administration. Yuanchuangli documents. 2020. <https://max.book118.com/html/2021/0118/5300204100003112.shtm> (accessed:19.08.2022). (In Chin).
 15. Regulations on Port Operation and Management (Order of the Ministry of Transport No. 21 of 2020). Ministry of Transport of The People's Republic of China. 2020. http://www.yyx.gov.cn/37584/38154/38157/38160/38218/38219/40221/content_1781146.html (accessed:19.08.2022). (In China).
 16. Law 33/2010, On 5 August, Modification of The Law 48/2003, Of 26 November, Economic Regime And Provision Of Services In The Ports Of General Interest. Global Regulation. 2010. <https://www.global-regulation.com/translation/spain/1439596/law-33-2010%252c-on-5-august%252c-modification-of-the-law-48-2003%252c-of-26-november%252c-economic-regime-and-provision-of-services-in-the-ports-of-general-i.html> (accessed:19.08.2022).
 17. Boza J., González M.M. Port authority Corporate Social Responsibility (CSR) and perceptions of entrepreneurs and port enterprises. Cooperativism and Development. 2017. Vol. 25 (111). https://www.researchgate.net/publication/332327584_Port_authority_corporate_social_responsibility_CSR_and_perceptions_of_entrepreneurs_and_port_enterprises (accessed:19.08.2022).
 18. Williamson N., Stampe-Knippel A., Weber T. Corporate Social Responsibility National Public Policies in the European Union. Compendium 2014. European Commission Directorate-General for Employment, Social Affairs and Inclusion Unit C.1. <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/library/corporate-social-responsibility-national-public-policies-european-union-compendium-2014> (accessed:19.08.2022).
 19. About Green Ship of the Future. Green Ship of the Future. <https://greenship.org/about/> (accessed:19.08.2022).

20. Executive Summary. Corporate social responsibility (CSR) and its implementation into EU Company law. Policy Department for Citizens' Rights and Constitutional Affairs Directorate-General for Internal Policies. 2020, PE 658.541. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2020/658541/IPOL_STU\(2020\)658541\(SUM01\)_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2020/658541/IPOL_STU(2020)658541(SUM01)_EN.pdf) (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 Economics (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: 25.01.2023

Одобрена после рецензирования: 10.02.2023

Принята к публикации: 15.03.2023

Information about the article

The article was submitted: 25.01.2023

Approved after reviewing: 10.01.2023

Accepted for publication: 15.03.2023