

ESG-ОРИЕНТИРЫ КАК НАДОТРАСЛЕВОЙ ИМПЕРАТИВ ЛОГИСТИКИ РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ И ТОВАРНО-СБЫТОВОЙ КООПЕРАЦИИ

Надежда Владиславовна Федько

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Донской государственный технический университет» (ДГТУ), 344000, Ростовская область, городской округ город Ростов-на-Дону, город Ростов-на-Дону, площадь Гагарина, дом 1, e-mail: www.nadya.30.09.98@gmail.com

Аннотация. В статье рассмотрены основные тенденции развития экономических сфер воспроизводства и обращения в ракурсе прикладного переосмысления устойчивости и имплементации ESG-ориентиров в процессы трансформации производственно-торгового бизнеса, устойчивость которого определяется ресурсными ограничениями роста, консолидацией, эффектами перераспределения добавленной стоимости и растущей асимметрии рыночной власти в рамках логистически складывающейся многоканальной модели продаж. Обосновывается специфика современного развития производственного и торгового звеньев, включая достижение устойчивости цепей поставок в условиях возрастающих спросовых ограничений, нарушения динамической устойчивости логистической системы распределённого производства в условиях диверсификации и геоэкономической фрагментации рынков.

Ключевые слова: ESG, устойчивость, логистика, цепь поставок, цепочка создания стоимости, рыночная власть, диверсификация.

Информация о финансировании: данное исследование выполнено без внешнего финансирования.

Для цитирования: Федько Н.В. ESG-ориентиры как надотраслевой императив логистики развития производственной и товарно-сбытовой кооперации. Государственное управление и право. 2024. № 4(04). С. 185-194.

ESG BENCHMARKS AS A SUPRA-INDUSTRY IMPERATIVE FOR DEVELOPMENT LOGISTICS IN INDUSTRIAL AND SUPPLY CHAIN COOPERATION

Nadezhda Vladislavovna Fedko

Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "Don State Technical University" (DSTU), 344000, Rostov Region, Rostov-on-Don urban district, Rostov-on-Don, 1 Gagarin Square, e-mail: www.nadya.30.09.98@gmail.com

Abstract. The article examines the key trends in the development of economic spheres of production and circulation through the lens of applied reinterpretation of sustainability and the implementation of ESG benchmarks in the transformation processes of manufacturing and trading businesses. Their resilience is determined by resource growth constraints, consolidation, value-added redistribution effects, and growing asymmetry of market power within the logistically emerging multi-channel sales model. The study substantiates the specificities of modern development in manufacturing and trade, including achieving supply chain resilience amid increasing demand-side constraints and disruptions to the dynamic stability of distributed production logistics systems under conditions of diversification and geoeconomic market fragmentation.

Keywords: ESG, sustainability, logistics, supply chain, value chain, market power, diversification.

Financing information: this study was carried out without external funding.

For citation: Fedko, N.V. (2024). ESG Benchmarks as a Supra-Industry Imperative for Development Logistics in Industrial and Supply Chain Cooperation. Public administration and law, 4(04), 185-194.

ВВЕДЕНИЕ

Проблематика развития товарного сектора экономики в рамках ESG-повестки трансформации экономических сфер производства и обращения формирует развивающееся предметное основание современных исследований в системе экономических направлений.

Потребность в развитии и расширении ESG-ориентиров современной и будущей трансформации бизнеса продиктована как важностью экологических императивов его рыночной эволюции, так и реальной эффективностью изменения траектории развития

бизнес-структур в рамках их возрастающей социальной деловой ответственности.

ЦЕЛЬ И ЗАДАЧИ ИССЛЕДОВАНИЯ

Цель статьи – выделить и обозначить сложности современной рыночной трансформации производственно-торгового бизнеса в рамках императивов ESG-повестки, накопления противоречий на современном этапе его рыночной эволюции, связанной с перераспределением рынков, конкурентными и ресурсными ограничениями масштабирования в условиях логистически складывающейся многоканальной модели производства и

распределения продукции.

МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Основные положения статьи базируются на использовании методов сравнительного анализа трендов, формирующих современную и будущую конфигурацию логистической системы товароснабжения рынка. Достижение её устойчивости представляет собой систему итераций, переосмысление которых реализовано в рамках теории логистики и ESG-ориентиров современной трансформации экономики, включая составляющие её сферы воспроизводства и обращения.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ

Развитие современной логистики формирует два ключевых посыла для использования ESG-ориентиров в её развитии:

1) экологизация процессов развития транспортно-логистической инфраструктуры и рынка;

2) устойчивое развитие обменно-распределительного механизма потребительского рынка и формирующих его цепочек товарно-сбытовой кооперации.

В настоящей статье предметом внимания является второй блок, связанный с разбалансировкой современных рынков в условиях не только колебания спроса и предложения, но и формирования более сложных бизнес-моделей, развития многоканальной системы продаж с характерными для неё более сложными механизмами торгового взаимодействия, распределения рыночной власти в цепях поставок и др.

Рыночная зрелость научного мировоззрения А. МакКиннона и Вудберна позволила им ещё в середине 1990-х гг. выделить следующие уровни решения проблем, связанных с

воздействием логистических процессов на окружающую среду [1, с. 186]:

- стратегические решения касательно численности, мест и мощностей предприятий, торговых точек, терминалов, складов и т. п.;

- коммерческие решения касательно стратегии продвижения товаров, аутсорсинга субподрядных производственных процессов и распределения готовой продукции, структуры торговых связей между предприятиями и его поставщиками, дистрибьюторами и клиентами;

- оперативные решения о планировании производства и распределения, осуществляемого торговыми организациями (дискретные грузопотоки);

- функциональные решения о стратегическом управлении материальными ресурсами.

Таким образом, в настоящее время логистика становится всё более плотно переплетена с развитием организационно-институциональной структуры рынка. При этом именно логистическая составляющая – обеспечение оперативной доставки продукции в цифровых каналах продаж – позволила достичь параметров развития, сопоставимых с традиционной стационарной торговлей.

Интернет-торговля фактически упразднила концепцию перепродавцов, которая существовала в мировом ритейле с XVI века, обеспечивая приближение товара к потребителю в рамках системы прямых продаж (D2C – direct-to-customer).

В продуктовом ритейле выход на рынок торговых сетей и расширение сетевых форм организации бизнеса на потребительском рынке фактически упразднили оптовое звено в

продовольственном ритейле.

Однако все эти изменения порождают неустойчивость в развитии других видов бизнеса и также асимметрию развития торгово-сбытовой кооперации, проблему которой в стационарной рознице заострили исследования В.В. Радаева и других отечественных учёных.

Институционально-рыночная трансформация отечественной сферы товарного обращения не обеспечивает устойчивости нарождающейся модели её развития:

- маркетплейсы перераспределяют в свою пользу значительную часть прибыли в товаропроводящей цепи рынка, что резко снижает устойчивость кооперации для небольших продавцов;

- уход от многозвенной конфигурации цепей поставок фактически выдавливает отдельные звенья, которые вынуждены уйти с рынка;

- вертикальная интеграция бизнеса, разворот бизнес-моделей, надотраслевое давление со стороны непрофильных игроков ограничивает рыночную устойчивость основных компаний. Объём внутренней логистики Wildberries значительно превышает объём почтовых грузоперевозок СДЭК. Сегодня логистика распределения через ПВЗ дополнена сервисами по оптовой покупке и доставке товаров из Китая для продавцов (оптимизация затрат на логистику, перевод платежей) – замкнутый цикл. Агрохолдинги идут в ритейл за дополнительной маржей и открывают фирменные сети;

- снижение рыночной привлекательности торговых центров и street-ритейла для покупателя создаёт давление на стационарную систему

продаж с перераспределением товарооборота в пользу цифровых каналов товароснабжения рынка;

- и др.

В торговле COVID-19 привёл к изменению паттернов потребительского поведения, что стимулировало переток спроса в онлайн-каналы. Триггером этого изменения выступили также санкции 2022 г., когда после ухода зарубежных брендов система стационарной розницы, в т. ч. локализованной в рамках торговых центров оказалась ещё менее привлекательной для покупателя: сужение ассортимента и падение выручки резко изменили экономику затрат розничных продаж, увеличивая давление на рентабельность непродуктового ритейла.

Проблематика консолидации бизнеса, развитие олигополии и монополии (дуополии) в отдельных сегментах и каналах товароснабжения рынка (Wildberries, Ozon, «Яндекс.Маркет» и «Мегамаркет» аккумулируют более 4,5 всех электронных заказов в розничном сегменте eCommerce) является родовой чертой современной институционализации рынка не только в России, но и за рубежом (Amazon, Alibaba и др.).

С одной стороны, речь идёт о прогрессивных форматах товароснабжения рынка. С другой – о развитии каналов, доминирование в которых создаёт сильнейший перекося в распределении прибыли между звеньями, часть которых стремительно теряет рыночную власть и устойчивость в цепи. На маркетплейсах более 90 % продавцов имеют выручку менее 500 тыс. руб. в месяц, что указывает на высокий уровень фрагментированности товарного предложения. Комиссия торговых

площадок в десятки процентов является неподъемной для основной части производственного бизнеса, что резко ограничивает возможности использования этого канала поставок. При этом через маркетплейсы реализуется значительная часть потребительского импорта, что увеличивает давление этой товарной массы на внутреннего производителя и дополнительно усиливает перераспределение рынка.

При высокой запретительной ставке ЦБ РФ производственный бизнес не может увеличивать долговую нагрузку для масштабирования выпуска продукции. В ритейле этот же фактор ограничивает использование оборотного капитала, отвлечённого в товарные запасы для наращивания продаж.

Насыщение рынка, традиционная для ритейла концентрация капитала, резко ограничивает возможности увеличения выручки – массы прибыли при фиксированной ёмкости рынка. Ценовая конкуренция, возрастающая эластичность спроса при ограниченной доходной базе домохозяйств также не позволяют повышать цену и норму прибыли, что сужает потенциал не экстенсивного развития продаж.

Переоценка императивов E S G - т р а н с ф о р м а ц и и производственного и торгового бизнеса показывает, что формирование и развитие ответственных цепочек поставок может быть ограничено эффектами, связанными с консолидацией бизнеса и институциональным перерождением рынков, развитием более сложной модели многоканальных продаж, которая создаёт «неконтролируемое»

п е р е р а с п р е д е л е н и е покупательского трафика, разворот бизнес-моделей, изменение основания конкуренции, подрывные инновации (К. Кристенсена) и др.

Пандемия COVID-19, санкции 2022 г., блокирование Суэцкого канала сухогрузом Ever Given в марте 2021 г., нападения хуситов на торговые суда в Красном море – все это новые маркеры неопределённости состояния и развития цепей поставок, стягивающих звенья производственных кооперационных цепочек и товарно-сбытовой кооперации, в которой оптово-розничная дистрибуция уже никогда не будет прежней. Переход от логистических настроек «точно в срок» к более сложным моделям управления, ориентированным на надёжность товароснабжения через создание ресурсной избыточности формируют «новое» состояние рынка, более далекое от его рафинированного понимания через идейную призму ESG-концепции. Если срок поставки сложно нормировать, создание буферного запаса из-за растущего допуска на неточность управления логистикой и страхового запаса создаёт излишек, который априори будет увеличивать объём отходов из-за вынужденных списаний в результате отсутствия реализации товара [2, с. 584].

С другой стороны, неопределённость создаёт отклонение от формулы Уилсона в логистике, когда из-за сложности прогнозирования времени очередной поставки максимальное пополнение товарного запаса будет увеличивать загрузку провозных мощностей, снижая уровень выбросов CO₂.

Таким образом, мы имеем

множество ситуаций, в которых поведение бизнеса не всегда может быть мотивировано резонами сохранения ESG-устойчивости из-за высоких рисков такого рыночного самоопределения. Так, из-за нестабильности на Ближнем Востоке и нападения пиратов-Хуситов на торговые суда в Красном море большинство перевозчиков изменили маршрут доставки и выбрали более надёжный, но длительный и дорогой обход мыса Доброй Надежды (гарантированная поставка) взамен низкочастотной, но более рискованной перевозки через Суэцкий канал [3]. Это усугубило ситуацию с выбросами CO₂ и объективно ограничило возможности достижения их нулевого уровня к поставленному Международной морской организацией сроку – 2050 г.

В логистике товароснабжения рынка следование критериям ESG-устойчивости требует учёта экономической эффективности данной стратегии когда снижение репутационных рисков в рамках устойчивого развития будет дополнено его экономической результативностью, определяющей экономику затрат, доходность роста и рыночную устойчивость в целом.

Таким образом, современной реализации ESG-концепции можно противопоставить системный подход, который отражает не только новомодный ESG-тренд, но и учитывает эффективность той или иной стратегии развития.

Это формирует определённые закономерности институциональной динамики рынка, в которой преобразование экономической системы в систему социально-экономическую должно быть эффективным и выгодным.

Широкая фактографии рынка, которая подводится под ESG-

повестку как верифицирующая её фактографическая база показывает, что бизнес-структуры принимают те или иные социально-экономические ориентиры, если такие инвестиции и/или модель развития экономически оправданы. В противном случае мы имеем более сложный рыночный расклад, в котором длительный и более дорогой маршрут торгового судна с грузом заказчика обернётся меньшими репутационными рисками, чем следование коротким маршрутом с избыточным риском задержки в пути из-за неконтролируемого риска вооружённого нападения и др.

Т р а д и ц и о н н ы й продовольственный ритейл развивает новую бизнес-модель доставки и торгово-логистическую инфраструктуру онлайн-доставки (dark store – «тёмный магазин») в виде специализированных складов, предназначенных для обработки онлайн-заказов и быстрой доставки товаров покупателям. Использование экологичного транспорта (электросамокаты, велосипеды) отвечает ESG-ориентирам конкурентного развития ритейл-компаний на этом рынке (X5 и др.), но реализуется, прежде всего, в силу операционного удобства и экономичности такого способа доставки.

Таким образом, роль и значение инфраструктуры товарного рынка в современный момент многократно возрастают. То, что было закреплено в теории как «невидимая рука Адама Смита» периодически создаёт сбой в экономической системе товарного рынка, который может генерировать разнонаправленные эффекты с отрицательной р е з у л ь т и р у ю щ е й самоорганизации рынка.

В современной логистике этот сложный институционально-рыночный крен получил достаточно обстоятельную концептуальную проработку, в частности, в рамках ростовской научной школы логистики, учёные и специалисты которой детально прорабатывали вопросы развивающейся дисфункции в работе обменно-распределительного механизма потребительского рынка [4-6].

В 2020-х гг. проблематика устойчивости цепей поставок приобретает более сложный ракурс её практико-ориентированного развития, в котором ESG-маркировка образует лишь одну из полярностей в общем континууме экономической оценки того, по каким экономическим лекалам должен развиваться современный бизнес. Более того, инструменты его стабилизации не всегда локализованы на корпоративном уровне (микроэкономика), примером чего является сверхжёсткая денежно-кредитная политика ЦБ РФ, которая в 2024-2025 гг. существенно ограничила потенциал масштабирования бизнеса. Это не только возможность изменения структуры рыночного доминирования, но и вопросы самостабилизации логистических систем товароснабжения рынка, когда отвлечение большего объёма оборотного капитала в запасы становится избыточно дорогим.

Проблематика рыночной устойчивости, эффективности и надёжности систем товарной дистрибуции, с точки зрения распределения добавленной стоимости между звеньями, вопросы консолидации бизнеса, перехода к инновационным концепциям конкуренции («голубой океан»

В Чан Кима и Рене Моборна и

др.), разворота бизнес-моделей и реализации надотраслевых угроз с о стороны рынка образуют более сложную механику его развития.

Сложный эмпирический перехлест этих трендов формирует «new normal» современной экономики, в которой экономико-центричная логика преобразований в воспроизводственной сфере и торговле образует более сложную оптику научного анализа, прикладная важность которой поднимается выше ESG-радаров рынка, в котором бизнес всегда следует за эволюцией потребностей, проактивно «угадывая» следующее движение спресообразующих факторов [7].

Это формирует более объёмную картину рынка, в которой сравнительный анализ факторов, преимуществ и недостатков развития «зелёной» экономики, имплементация её основных принципов должны пройти проверку со стороны рынка, оценку его эластичности к тем или иным бизнес-решениям в рамках концепции устойчивого развития [8].

Современный бизнес представляет более сложный механизм, закономерности развития которого также нестатичны и всё время изменяются. Отсюда, внедрение ESG-принципов устойчивого развития должно быть по силам компаниям, иметь достаточную ресурсную базу для реализации проектов (производство, торговля, логистика и др.), окупаемость которых должна быть «гарантирована» рынком.

Промышленность выступила мотором экономического роста во многих странах, которые обеспечивают высокие темпы развития за счёт большого потребления энергетических

ресурсов [9]. Развёрнутая в отношении постиндустриальных стран политика повышения энергоэффективности и энергосбережения выступила сдерживающим фактором для интенсификации промышленного производства при общем смещении акцентов потребления в сторону возобновляемых источников энергии [8, с. 558].

Сегодня в условиях постсанкционной затяжной фазы геополитического противостояния такой подход применительно к экономике ЕС не прошёл проверку временем из-за избыточного давления удорожания энергоносителей на себестоимость выпуска европейской продукции.

«Зелёная» экономика оказалась альтернативной экономической моделью, реализация которой базируется на системе приоритетов, к которым можно отнести устойчивость, социальное равенство и защиту окружающей среды. Реализация первых двух является крайне непростой в условиях перестроения глобальных цепочек создания стоимости, изменения географии распределённого производства, логистического приближения спроса и предложения, локализации рынков сбыта и др.

Продвижение отдельных стран по U-образной цепочке создания добавленной стоимости ограничило возможности использования низкозатратного производства за счёт использования дешевой рабочей силы в условиях, когда в Китае появился средний класс и профсоюзы. Этот переход оказался эволюционным и сегодня входит в фазу его крайне непростого продолжения в режиме двойной циркуляции китайской экономики, ёмкость внутреннего рынка

которой не равна рынку мировому, а «лёгкие» нетехнологические возможности для конкурентной дифференциации исчерпаны.

ВЫВОДЫ

Всё это формирует более сложную логику прикладного понимания и развития ESG-ориентиров зелёной трансформации региональных рынков и стран в рамках принципов, которые сегодня не просто воспроизвести на практике [10]. С одной стороны, движение к равенству создаёт баланс в распределении благ по социальным слоям общества. С другой – это выводит его на новую ступень развития, где прежние сравнительные преимущества трудоинтенсивного экспорта могут быть исчерпаны, а сформировать новые оказывается крайне сложно. Наглядный пример этому – тайваньская TSMC, которой несмотря на лидирующее глобальное положение в контрактном производстве крайне сложно продвинуться на передел выше из-за конкуренции со стороны США, ЕС, Японии и Южной Кореи.

Мозаика этих факторов в русле их сложносоставного сцепления образует более сложную фактографию, в которой массовый решоринг в виде возврата производства в национальные границы развивается крайне медленно, а риски поставок на большом плече и нестабильность трансграничных перевозок требуют локализации мощностей и их приближения к рынкам сбыта. Это толкает конфигурацию цепочек создания стоимости к сохранению модели распределённого производства, снижению рисков кастомизации, связанных с функциональной сложностью производственной цепи изготовителя, ослаблению

организационной сложности его стоимостной цепочки. В целом, развивающаяся ESG-повестка в мировой экономике проходит этап её сложной верификации, которая должна показать реальную прикладную силу принципов и

положений, положенных в основу глобально растиражированной модели устойчивого развития, логистические границы и институционально-рыночные ограничения реализации которой в борьбе за рынки сбыта становятся более узкими.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Пашаев М.Я., Алихаджиева Д.Ш. Некоторые аспекты экологизации логистической деятельности // Естественно-гуманитарные исследования. 2020. № 31 (5). С. 185-189.
2. Харламова В.С. Эволюция ESG-практик ритейлеров в РФ // Экология и природопользование: устойчивое развитие сельских территорий. Сборник статей по материалам III Всероссийской научно-практической конференции. Отв. за выпуск А.Г. Максименко. Краснодар, 2023. С. 581-584.
3. Кризис в Красном море: влияние на морские и континентальные грузоперевозки // Eurasian Rail Alliance Index (ERAi): официальный сайт. URL: https://index1520.com/upload/medialibrary/bca/1f702zo6nld0rzcdtzyfimybywv9aknf/240418_OTLK_Russ_.pdf.
4. Альбеков А.У. Резников С.Н. Глобализация vs регионализация современных цепей поставок: монография. Ростов на Дону: Издательско-полиграфический комплекс РГЭУ (РИНХ), 2014.
5. Ефременко И.Н., Михайлюк М.В., Богатырь В.М. Спросовые ограничения как дефляционный фактор развития производственно-распределительных цепочек в мировой экономике // Экономические науки. 2023. № 229. С. 385-391.
6. Михайлюк М.В., Богатырь В.М. Пандемия, санкции и перестройка fmcg-логистики и цепей поставок импорто-ориентированного сетевого ритейла // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. 2023. № 12. С. 435-438.
7. Федько Н.В. «Зелёная» экономика в контексте глобального устойчивого развития // Мировые научные исследования современности: возможности и перспективы развития: материалы XVI международной научно-практической конференции. Ставрополь, 2022. С. 709-710.
8. Федько Н.В. Факторы развития «зелёной» экономики в энергетической системе мирового хозяйства // Экономика будущего: тренды, вызовы и возможности: материалы II Всероссийской научной конференции с международным участием. Казань, 2024. С. 557-561.
9. Деглобализация мировой торговли: перестройка цепей создания стоимости глобально распределённого производства: монография / С.Н. Резников, Т.О. Графова; ФГБОУ ВО РГУПС. Ростов-на-Дону: РГУПС, 2024. 203 с.
10. Федько Н.В. Необходимость глобальной трансформации в направлении устойчивого развития // Современные проблемы экономики и управления: материалы Международной научно-практической конференции. Москва, 2024. С. 423-428.

Информация об авторе

Надежда Владиславовна Федько – преподаватель Института опережающих технологий «Школа Икс» и кафедры «Международная экономика и бизнес»

REFERENCES

1. Pashaev, M.Ya., & Alikhadzhieva, D.Sh. (2020). Some aspects of greening logistics activities. Natural and Humanitarian Research, No. 31 (5), pp. 185-189. (In Russ.)
2. Kharlamova, V.S. (2023). Evolution of ESG practices of retailers in the Russian Federation. In A. G. Maksimenko (Ed.), Ecology and Nature Management: Sustainable Development of Rural Areas: Proceedings of the III All-Russian Scientific and Practical Conference (pp. 581-584). Krasnodar. (In Russ.)

- 3.** Crisis in the Red Sea: Impact on Maritime and Continental Freight Transport. (2024). Eurasian Rail Alliance Index (ERAI). URL: https://index1520.com/upload/mediaLibrary/bca/1f702zo6nld0rzcdtzyfimybywv9aknf/240418_OTLK_Russ_.pdf. (In Russ.)
- 4.** Albekov, A.U., & Reznikov, S.N. (2014). Globalization vs Regionalization of Modern Supply Chains: Monograph. Rostov-on-Don: Publishing and Printing Complex of RGEU (RINH). (In Russ.)
- 5.** Efremenko, I.N., Mikhailyuk, M.V., & Bogatyr, V.M. (2023). Demand constraints as a deflationary factor in the development of production-distribution chains in the global economy. *Economic Sciences*, No. 229, pp. 385-391. (In Russ.)
- 6.** Mikhailyuk, M.V., & Bogatyr, V.M. (2023). Pandemic, sanctions and restructuring of FMCG logistics and supply chains of import-oriented retail networks. *Competitiveness in the Global World: Economics, Science, Technology*, No. 12, pp. 435-438. (In Russ.)
- 7.** Fedko, N.V. (2022). 'Green' economy in the context of global sustainable development. In *Proceedings of the XVI International Scientific and Practical Conference 'World Scientific Research of the Present: Opportunities and Prospects for Development'* (pp. 709-710). Stavropol. (In Russ.)
- 8.** Fedko, N.V. (2024). Factors of development of the 'green' economy in the energy system of the world economy. In *Proceedings of the II All-Russian Scientific Conference with International Participation 'Economy of the Future: Trends, Challenges and Opportunities'* (pp. 557-561). Kazan. (In Russ.)
- 9.** Reznikov, S.N., & Grafova, T.O. (2024). Deglobalization of World Trade: Restructuring of Value Chains of Globally Distributed Production: Monograph. Rostov-on-Don: RGUPS. 203 p. (In Russ.)
- 10.** Fedko, N.V. (2024). The need for global transformation towards sustainable development. In *Proceedings of the International Scientific and Practical Conference 'Modern Problems of Economics and Management'* (pp. 423-428). Moscow. (In Russ.)

Information about the author

Nadezhda V. Fedko – Lecturer at the Institute of Advanced Technologies “School X” and the Department of International Economics and Business

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

The authors declare no conflicts of interests.

Поступила в редакцию (Reserved) 10.09.2024

Поступила после рецензирования 15.11.2024

Принята к публикации (Accepted) 13.12.2024