

УДК 334.726:336.63

© Л. И. ЖУРОВА¹, О. В. КРАВЧЕНКО², 2022

^{1,2} Самарский университет государственного управления
«Международный институт рынка»
(Университет «МИР»);

² Самарский государственный технический
Университет (СамГТУ), Россия

E-mail ¹: zhurova.li@mail.ru

E-mail ²: zav06@mail.ru

УСКОРЕНИЕ «ЗЕЛЕНОГО» ФИНАНСИРОВАНИЯ В СЕКТОРЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ В УСЛОВИЯХ ЭНЕРГОПЕРЕХОДА

Переход к низкоуглеродной экономике требует значительных инвестиций в развитие экологически чистых технологий как со стороны государств, так и со стороны негосударственных коммерческих и некоммерческих структур. Существенный прогресс в области реализации экологических проектов обеспечивает развитие рынка «зеленого» финансирования. В работе проведен анализ динамики мирового и российского рынков «зеленого» финансирования, финансирования «зеленых» проектов в автомобильной промышленности, выявлены тенденции изменения объемов «зеленого» финансирования в мировом и отечественном автомобилестроении в условиях нового глобального экономического кризиса.

Ключевые слова: автомобильная промышленность, устойчивое развитие, эко-инновации, «зеленое» финансирование, «зеленые» облигации.

Введение

Повестка дня ООН в области устойчивого развития на период до 2030 года, принятая в 2015 г. на Генеральной Ассамблее ООН в Нью-Йорке [1], и Парижское соглашение по климату [2] требуют перехода к низкоуглеродной экономике.

Автомобильная промышленность является одним из наиболее углеродоемких секторов реальной экономики: требует больших затрат энергии и сырья, при производстве автомобилей задействовано большое количество отраслей с интенсивными выбросами CO₂ — от добычи и производства сырья до изготовления автокомпонентов и сборки автомобилей [3, 4]. Существенная доля в общем объе-

ме выбросов CO₂ приходится на автомобильный транспорт – 18% мировых выбросов CO₂ от сжигания топлива [5].

В целях повышения экологичности автотранспортных средств вводятся и постоянно ужесточаются экологические стандарты, регламентирующие предельные нормы выбросов автотранспорта. Усиление регулятивного давления на автомобильную промышленность обуславливает необходимость совершенствования автокорпорациями выпускаемой техники, внедрения эко-инноваций, направленных на снижение выбросов CO₂, повышение энергоэффективности, развитие альтернативных видов топлива [6].

Траектория экономического развития с низким уровнем выбросов углерода требует огромных капиталовложений для переориентации традиционной бизнес-модели автомобильной промышленности на принципы ESG (Environmental, Social, Governance). Важную роль в реализации экологических проектов играют инструменты «зеленого» финансирования: «зеленые» облигации, «зеленые» векселя, «зеленые» кредиты и др. Глобальный экономический кризис оказывает влияние на выбор инструментов и объемы финансирования «зеленых» проектов.

Целью данной работы является исследование тенденций развития «зеленого» финансирования в автомобильной промышленности в контексте влияния текущего глобального экономического кризиса.

Для достижения поставленной цели определены следующие задачи: анализ динамики мирового и российского рынков «зеленого» финансирования; анализ динамики финансирования «зеленых» проектов в автомобилестроении; выявление тенденций «зеленого» финансирования в мировом и отечественном автомобилестроении.

Объект исследования – отрасль автомобилестроения, предмет исследования – инструменты «зеленого» финансирования корпораций автомобилестроения.

Материалами для исследования послужили статистические данные International Energy Agency (IEA), а также материалы Bloomberg, Moody's, Эксперт РА и отчеты корпораций автомобильной промышленности.

Результаты исследования

Регуляторное давление на автомобильную промышленность во всем мире усиливается прежде всего в части требований выбросов CO₂ и содержания вредных веществ в выхлопных газах автомобилей. Так, начиная с 2020 г. в соответствии с Регламентом № 2019/631 в ЕС устанавливается целевой показатель выбросов CO₂ в 95 г CO₂/км для нового автомобильного парка. С 2025 г., а затем и с 2030 г. данным

Регламентом устанавливаются более строгие целевые показатели выбросов CO₂ для всего автопарка ЕС (определяются как процентное снижение по сравнению с 2021 г.): для легковых автомобилей – снижение на 15% с 2025 г. и на 37,5% с 2030 г.; для легких коммерческих автомобилей – снижение на 15% с 2025 г. и на 31% с 2030 г. [7].

Для достижения целей по декарбонизации экономики страны переходят к запрету продаж новых автомобилей с двигателями внутреннего сгорания (ДВС). Европейский зеленый курс предусматривает запрет продаж новых автомобилей с ДВС (включая гибридные) в ЕС к 2035 г. [8]. Стратегия «зеленого роста» Японии включает запрет к 2035 г. продаж автомобилей с ДВС (за исключением гибридных) [9]. В США к 2035 г. 50% продаж новых автомобилей должны составить автомобили с нулевым уровнем выбросов [10].

Одно из ключевых направлений в области достижения углеродной нейтральности связано с декарбонизацией и повышением экологичности автотранспорта. Автокорпорации декларируют цели достижения нулевых выбросов CO₂ на протяжении всего жизненного цикла продукта. Например, корпорации Renault и Volkswagen ставят цели достижения нулевых выбросов CO₂ в Европе к 2040 г., в мире – к 2050 г. [11, 12]. Ford и Toyota планируют достичь нулевого углеродного следа в мире к 2050 г. [13, 14]. Geely Auto объявила о целях достижения углеродной нейтральности к 2045 г. [15].

Одна из важных технологических инноваций, которую автомобильная промышленность предприняла для снижения своего воздействия на окружающую среду, – электромобили. Рынок электромобилей стремительно растет: если в 2015 г. мировой парк электрических автотранспортных средств (электромобилей, автобусов и грузовиков) составил около 1,5 млн единиц (из них 1,24 млн легковых автомобилей), то в 2021 г. увеличился до 17,8 млн единиц (из них 16,5 млн легковых автомобилей) (рис. 1).

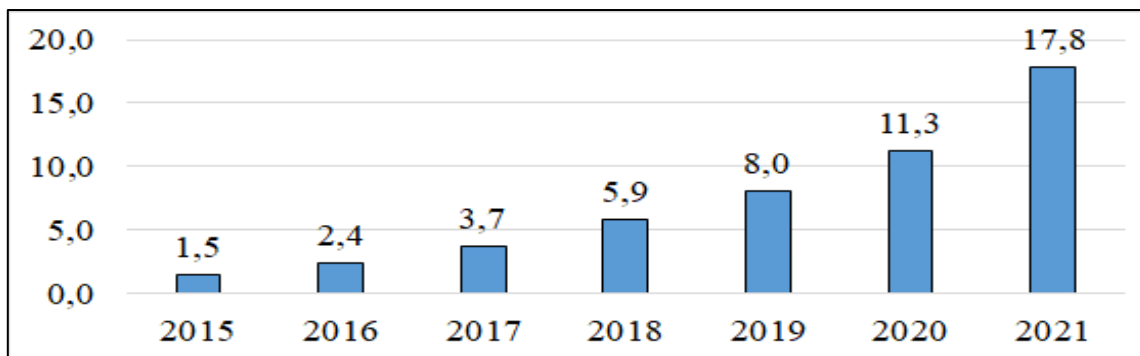


Рис. 1. Мировой парк электрических автотранспортных средств, млн ед.

Примечание. Составлено по данным IEA [16].

По прогнозам IEA, мировой парк электромобилей в 2030 г. может достигнуть 230 млн единиц, что составит 12% автопарка [16].

Также автокорпорации реализуют экопроекты, связанные с использованием альтернативных видов топлива (метанол, водород и др.), внедрением ресурсосберегающих и энергоэффективных технологий, включая использование возобновляемых источников энергии.

Реализация эко-инноваций требует огромных капиталовложений. Так, например, ежегодные инвестиции автопрома ЕС в инновации составляют более 22 млрд евро, на долю отрасли приходится 33% общего объема расходов в НИОКР [17]. Ведущие мировые автокорпорации увеличили расходы на исследования и разработки более чем вдвое за последнее десятилетие [18].

Портфель «зеленого» финансирования мировых автопроизводителей включает различные инструменты фондового и кредитного рынков. За последние несколько лет в мире сформировался большой пул инвесторов, учитывающих нефинансовые показатели корпораций при принятии инвестиционных решений. Исследования показывают, что фондовый рынок положительно реагирует на экологически безопасное поведение корпораций: корпорации с высоким уровнем выбросов могут нести более высокие капитальные затраты, чтобы сделать свое производство более экологичным, подвергаться дополнительным налогам, штрафам за выбросы, сокращая долю прибыли, приходящейся на акционеров [19, 20].

Согласно отчету «Energy Transition Investment Trends 2022», глобальные инвестиции (государственные и частные) в развитие экологически чистых технологий в 2021 г. составили 755 млрд долл., что на 27% больше, чем в 2020 г. (595 млрд долл.). Из них 273 млрд долл. (36%) направлено на развитие электромобильности и связанной с ней зарядной инфраструктуры (рост составил 77% по отношению к 2020 г.) [21]. Крупнейшим инвестором в технологии энергоперехода стал Китай, затративший 266 млрд долл. Страны — члены ЕС затратили 154 млрд долл., США — 114 млрд долл. [21].

Среди инструментов «зеленого» финансирования все более популярными становятся «зеленые» облигации — тип облигаций, доходы от которых направляются исключительно для финансирования или рефинансирования, частично или полностью, новых и/или существующих «зеленых» проектов [22].

Согласно данным Bloomberg, в 2021 г. выпуск «зеленых» облигаций (государственных и корпоративных) в мире достиг рекордных 513 млрд долл. (рис. 2).

По оценкам Climate Bonds Market Intelligence, ежегодный выпуск облигаций может достичь нового максимума в размере от 900

млрд долл. до 1 трлн долл. к концу текущего года и до 5 трлн долл. к 2025 г. [24].

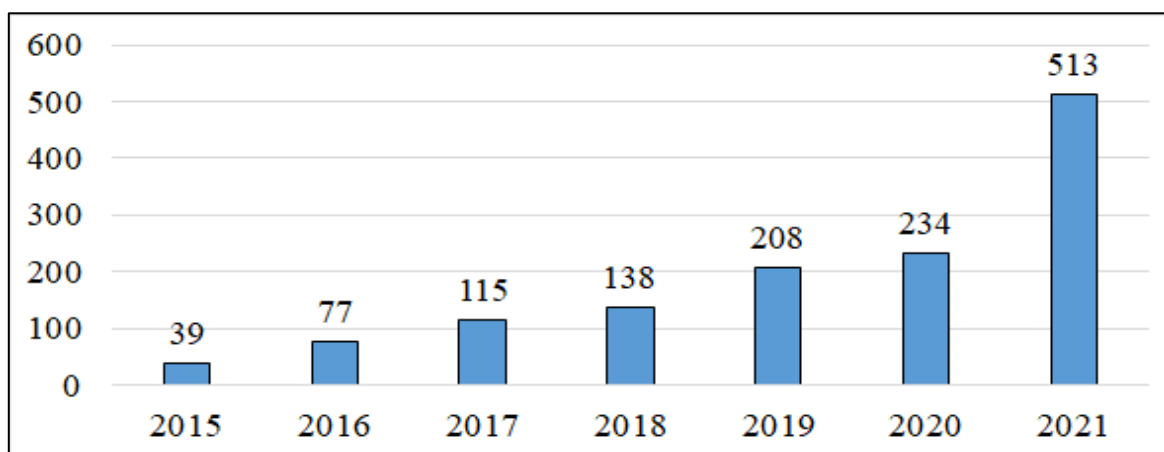


Рис. 2. Выпуск «зеленых» облигаций в мире, млрд долл.

Примечание. Составлено по данным Bloomberg [23].

Облигации устойчивого развития (эмитированные для реализации одновременно экологических и социальных целей), в 2021 г. составили 184 млрд долл. (на 149% больше, чем в предыдущем году). Такие облигации популярны среди банков развития, реализующих проекты устойчивого развития на развивающихся рынках. Объем выданных зеленых кредитов в 2021 г. составил 89 млрд долл., практически оставшись на уровне прошлого года [25].

Автокорпорации все чаще привлекают средства для реализации проектов по созданию экологически чистых транспортных средств с нулевым уровнем выбросов (проектирование, разработка и производство электромобилей и аккумуляторов для них) и зарядной инфраструктуры путем размещения «зеленых» облигаций.

В 2014 г. Toyota Motor Credit Corporation (ТМСС), финансовое подразделение Toyota Motor Corporation, выпустило первую в автомобильной отрасли «зеленую» облигацию, обеспеченную активами, для финансирования экологических проектов Toyota. Впоследствии ТМСС было осуществлено еще пять выпусков «зеленых» облигаций. Общий объем размещения по состоянию на 31.12.2021 г. составил 7,6 млрд долл. [26].

Средства от размещения «зеленых» облигаций направляются на финансирование экологических проектов Toyota, отвечающих одновременно трем критериям:

1) проекты связаны с созданием гибридных электромобилей (HEV), гибридных подключаемых электромобилей (PHEV), электромобилей на топливных элементах (FCEV) или аккумуляторных электромобилей (BEV);

2) максимальный выброс CO₂ из выхлопной трубы автомобиля в базовой комплектации должен составлять не более 110 г/км;

3) автомобили должны иметь рейтинг выбросов загрязняющих веществ в выхлопных газах (установлен US Environmental Protection Agency (EPA) в баллах) – 7 или выше (автомобили, набравшие 10 баллов, считаются самыми чистыми) [27].

В числе других азиатских автопроизводителей, привлечших средства путем размещения «зеленых» облигаций: японская Honda, южнокорейские Kia и Hyundai, китайская Geely.

В ноябре 2021 г. американская корпорация Ford Motor Company разместила «зеленые» облигации на сумму 2,5 млрд долл. Согласно планам корпорации, к 2030 г. 40% автомобилей Ford в мире будут полностью электрическими. Корпорация увеличивает запланированные расходы на электрификацию до 30 млрд долл. к 2025 г. (включая расходы на разработку аккумуляторов IonBoost) [13].

В числе европейских автопроизводителей, привлечших средства путем размещения «зеленых» облигаций: Volkswagen, Porsche, Volvo (входит в состав Zhejiang Geely Holding Group), Mercedes-Benz, Stellantis.

В 2020 г. Volkswagen Group опубликовал концепцию зеленого финансирования, увязывающую корпоративную цель по достижению нулевых выбросов CO₂ к 2050 г. со стратегией финансирования, создал Комитет «зеленых» финансов, отвечающий за процесс отбора и оценки устойчивых проектов. Портфель зеленых инвестиций Volkswagen Group, включающий проекты, связанные с производством электромобилей и строительством заводов по производству аккумуляторов, в 2020 г. достиг 3,6 млрд евро (по сравнению с 0,52 млрд евро в 2017 г.). В сентябре 2020 г. Volkswagen AG разместила на рынке первые «зеленые» облигации на сумму 2 млрд евро. Средства направлены на финансирование указанных проектов [12].

Mercedes-Benz Group AG в сентябре 2020 г. разместила «зеленые» облигации на сумму 1 млрд евро, сроком погашения 10 лет и годовой купонной ставкой 0,75%. В марте 2021 г. корпорация разместила «зеленые» облигации еще на сумму 1 млрд евро, сроком погашения 12 лет и годовой купонной ставкой 0,75%. Mercedes-Benz будет использовать привлеченные средства для разработки и производства автомобилей с электроприводом от аккумуляторной батареи (BEV) и электроприводом на топливных элементах (FCEV) [28].

Компании автокомпонентной отрасли также начинают привлекать зеленые «инвестиции» с фондового рынка. В 2021 г. ZF Friedrichshafen впервые разместила зеленые облигации (со сроком

погашения 6 лет и купонной доходностью 2%). Привлеченные средства в размере 500 млн евро направляются на финансирование проектов в области ветроэнергетики и производства приводов для электромобилей [29]. В 2021 г. Valeo разместила облигации, связанные с показателями устойчивого развития, на сумму 700 млн евро со сроком погашения 7 лет и купоном в размере 1,00% [30].

Условия и критерии «зеленого» финансирования европейских корпораций соответствуют международным стандартам International Capital Market Association (ICMA), включая Принципы «зеленых» облигаций [22], и Европейского союза (Регламент таксономии и Стандарт зеленых облигаций ЕС) [31, 32].

Рынок устойчивого финансирования (включая «зеленое» финансирование) в России только начинает формироваться. Первый выпуск «зеленых» облигаций в России был размещен в декабре 2018 г. на Московской бирже. В конце 2021 г. объем рынка устойчивого финансирования достиг в стоимостном выражении 300 млрд руб., наибольшая доля рынка (80%) приходится на «зеленые» облигации – 239 млрд руб. (рис. 3).

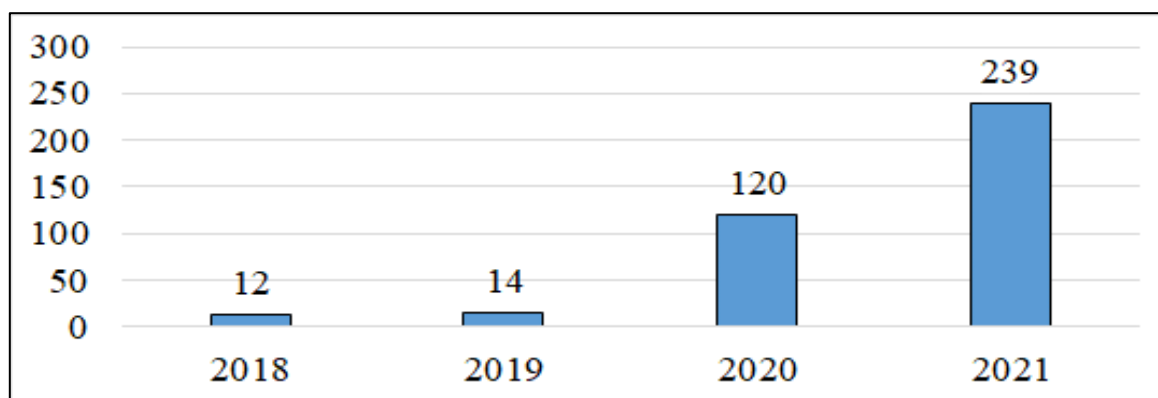


Рис. 3. Выпуск «зеленых» облигаций в России, млрд руб.

Примечание. Составлено по данным Эксперт РА [33].

В сентябре 2021 г. Правительством РФ были утверждены критерии проектов устойчивого (в том числе «зеленого») развития в России, в том числе в области производства автотранспорта на экологических источниках энергии [34].

Для проектов, связанных с производством автомобильного транспорта (легкового, общественного, грузового) на экологических источниках энергии, переводом существующего автомобильного транспорта на экологичные источники энергии, определены следующие критерии соответствия «зеленым» проектам:

– выбросы менее 50 г CO_{2e}/пассажиро-километр для пассажирского автомобильного транспорта, общественного городского и

пригородного транспорта;

– выбросы менее 45 г CO_{2e}/тонно-километр для грузового автомобильного транспорта;

– использование только природного газа без газодизельного цикла для транспорта на природном газе [34].

В октябре 2021 г. была утверждена Концепция «зеленого» финансирования проектов Группы КАМАЗ. Для оценки инвестиционных проектов на предмет их соответствия критериям «зеленого» финансирования и отбора подходящих «зеленых» проектов с учетом потребности корпорации в заемных ресурсах создан Комитет Правления ПАО «КАМАЗ» по отбору «зеленых» проектов. В ноябре 2021 г. ПАО «КАМАЗ» впервые разместило «зеленые» облигации на сумму 2 млрд руб. (средства запланированы на финансирование производства электробусов) [35].

В 2022 г. продолжающиеся перебои в поставках новых автомобилей из-за дефицита микросхем усугубились введенными антироссийскими санкциями в связи с военной спецоперацией на Украине. В условиях возросшего уровня неопределенности перспектив экономического роста и вынужденной перестройки цепочек поставок автокорпорации сталкиваются с ростом издержек и менее предсказуемым спросом. В этой связи автокорпорациям будет труднее привлекать инвестиции на реализацию экопроектов.

По данным рейтингового агентства Moody's, объем выпуска устойчивых облигаций (зеленых, социальных, связанных с показателями устойчивого развития) за I квартал 2022 г. сократился на 11% относительно IV квартала 2021 г. и на 28% относительно первого квартала 2021 г., составив 203 млрд долл. Агентство Moody's снижает прогноз по объемам выпуска облигаций на 25% — с 1,35 трлн долл. до 1 трлн долл. Прогнозный объем выпуска «зеленых» облигаций — 550 млрд долл. [36].

Факторами, поддерживающими рынок «зеленого» финансирования и стимулирующими его рост в долгосрочной перспективе, остаются климатические риски, усилия по декарбонизации экономики, повышенное внимание ЕС к переходу на возобновляемые источники энергии для повышения энергетической безопасности, а также усилия стран Азиатско-Тихоокеанского региона в области развития «зеленой» экономики.

В России объем доступных средств для реализации проектов устойчивого развития сокращается из-за ухода зарубежных инвесторов. 1 марта 2022 г. ISMA приостановила участие членов российских организаций в рабочих группах. Выпуски «зеленых» и соци-

альных облигаций российских эмитентов исключены из базы данных устойчивых облигаций Sustainable Bonds Database ICMA.

В связи со спецоперацией на Украине зарубежные производители автомобилей и автокомпонентов сократили свое присутствие в России, последовавший за этим дефицит импортных комплектующих привел к приостановке производства автомобилей. 12 мая 2022 г. Правительство РФ приняло постановление, разрешающее выпуск автомобилей с «Евро-0» без систем ABS, ESP, «ЭРА-ГЛОНАСС» [37]. Также упрощены требования к сертификации автомобилей. Срок действия данного постановления — до 01.02.2023 г. Таким образом, в России теперь действуют все экологические стандарты — от «Евро-0» до «Евро-5».

Тем не менее ESG-повестка остается актуальной для российских компаний. Если раньше одним из важных факторов внедрения ESG-принципов в деятельность российских компаний было ужесточение требований экологической и социальной ответственности в развитых странах (в т.ч. принятие Резолюции о введении трансграничного углеродного налога в ЕС), то теперь фактором интеграции ESG-принципов становится поиск новых инвесторов, рынков сбыта, в частности, в Азиатско-Тихоокеанском регионе, где также предъявляются достаточно жесткие требования к ввозимой продукции.

Выводы

Траектория экономического развития с низким уровнем выбросов углерода требует огромных капиталовложений в развитие экологически чистых технологий. Согласно оценкам BloombergNEF, для достижения углеродной нейтральности инвестиции в реализацию проектов энергоперехода должны составлять в среднем 2063 млрд долл. в период с 2022 по 2025 гг. (около 60% из которых — инвестиции в проекты, связанные с возобновляемыми источниками энергии и электрифицированным транспортом). В течение 2026-2030 гг. потребуется удвоение суммы инвестиций в среднем до 4189 млрд долл. в год [21].

Важную роль в реализации таких проектов играют инструменты «зеленого» финансирования. Несмотря на сокращение глобального рынка «зеленого» финансирования в I квартале текущего года, обусловленного антироссийскими санкциями и геополитической нестабильностью, в дальнейшем ожидается значительный рост рынка.

Текущий глобальный кризис вынуждает приостанавливать реализацию экопроектов. Для поддержки проектов устойчивого развития Минэкономразвития обсуждает вопросы субсидирования купонного дохода по облигациям, субсидирования верификации проек-

тов и обнуления ставки налога на купонный доход.

Нарушение логистических цепочек и дефицит критически значимых автокомпонентов для российского автопрома приостановили реализацию проектов в области производства легковых электромобилей. Так, например, серийное производство электромобиля «Камма-1» (ПАО «КАМАЗ») было перенесено на 2024-2025 гг. В этой связи направлением экологизации легкового автотранспорта остается стимулирование переоборудования автомобилей на газомоторное топливо и развитие газозаправочной инфраструктуры. Данные факторы приведут к значительному сокращению объемов зеленого финансирования в секторе «чистого» транспорта.

Литература

1. Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development. Resolution adopted by the General Assembly on 25 September 2015. URL: https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=E.

2. Парижское соглашение. ООН: 2015. URL: https://unfccc.int/sites/default/files/russian_paris_agreement.pdf.

3. Annual report of activities 2018-2019. European association of automotive suppliers. URL: <https://clepa.eu/mediaroom/report-of-activities/>.

4. Giampieri A., Ling-Chin J., Ma Z., Smallbone A., Roskilly A.P. A review of the current automotive manufacturing practice from an energy perspective // Applied Energy. 2020. Vol. 261. P. 114074. DOI: 10.1016/j.apenergy.2019.114074.

5. Tracking Transport 2020. URL: www.iea.org/reports/tracking-transport-2020.

6. Krakovskaya I., Zhurova L., Shekhtman A. Green Automotive Industry: Global Trends and Challenges for Russian Car Manufacturers // E3S Web of Conferences. 2021. P. 291. DOI: 10.1051/e3sconf/202129107007.

7. Regulation (EU) 2019/631 of the European Parliament and of the Council of 17 April 2019. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0631&from=EN>.

8. European Green Deal. URL: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en.

9. Green Growth Strategy Through Achieving Carbon Neutrality in 2050. URL: https://www.meti.go.jp/english/policy/energy_environment/global_warming/ggs2050/pdf/ggs_full_en1013.pdf.

10. FACT SHEET: President Biden Announces Steps to Drive American Leadership Forward on Clean Cars and Trucks. URL: <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/08/05/fact-sheet-president-biden-announces-steps-to-drive-american-leadership-forward-on-clean-cars-and-trucks/>.

11. Официальный сайт Renault Group. URL: <https://www.renaultgroup.com>.

12. Официальный сайт Volkswagen AG. URL: <https://www.volkswagenag.com/>.
13. Официальный сайт Ford Motor Company. URL: <https://corporate.ford.com>.
14. Официальный сайт Toyota Motor Corporation. URL: <https://global.toyota>.
15. Официальный сайт Geely Auto. URL: <http://global.geely.com>.
16. Global EV Outlook 2022. URL: <https://www.iea.org/data-and-statistics/data-product/global-ev-outlook-2022#>.
17. The automobile industry. Pocket Guide 2021/2022. URL: https://www.acea.auto/files/ACEA_Pocket_Guide_2021-2022.pdf#page=52.
18. Журова Л. И., Краковская И. Н. Глобальные вызовы и формирование стратегии устойчивого развития автомобильной промышленности России // Мировая экономика и международные отношения. 2021. Т. 65. № 10. С. 45-53. DOI: 10.20542/0131-2227-2021-65-10-45-53.
19. Flammer C. Corporate green bonds // Journal of Financial Economics. 2021. Vol. 142. Issue 2. Pp. 499-516. DOI: 10.1016/j.jfineco.2021.01.010.
20. Palea V., Santhià C. The financial impact of carbon risk and mitigation strategies: Insights from the automotive industry // Journal of Cleaner Production. 2022. Vol. 344. P. 131001. DOI: 10.1016/j.jclepro.2022.131001.
21. Energy Transition Investment Trends 2022. Tracking global investment in the low-carbon energy transition. BloombergNEF (January 2022). URL: <https://assets.bbhub.io/professional/sites/24/Energy-Transition-Investment-Trends-Exec-Summary-2022.pdf>.
22. Green Bond Principles. Voluntary Process Guidelines for Issuing Green Bonds. June 2021. URL: https://www.icmagroup.org/assets/documents/Sustainable-finance/2022-updates/Green-Bond-Principles_June-2022-280622.pdf.
23. Honda Joins Ford by Selling Green Debt in Electric Cars Push. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-03-03/honda-joins-ford-by-selling-green-bonds-in-electric-vehicle-push>.
24. \$1Trillion Annual Green Bond Milestone Tipped for end 2022 – New Market Survey. URL: https://www.climatebonds.net/files/releases/media-release-market-survey-1trillion-annual_green-investment-in-sight-28102021_f.pdf.
25. Green Bond Boom Sees Issuances Double to \$621 Billion. URL: <https://about.bnef.com/blog/green-bond-boom-sees-issuances-double-to-621-billion/>.
26. Green Bond Program. URL: https://www.toyotafinancial.com/us/en/investor_relations/green-bond-programs.html.
27. Toyota Financial Services Issues New Asset-Backed Green Bond, Highlighting Toyota's Ongoing Commitment to Sustainability (June 17, 2021). URL: <https://pressroom.toyota.com/toyota-financial-services-issues-new-asset-backed-green-bond-highlighting-toyotas-ongoing-commitment-to-sustainability/>.

28. Официальный сайт Mercedes-Benz Group AG. URL: <https://group.mercedes-benz.com>.

29. Официальный сайт ZF Friedrichshafen. URL: <https://press.zf.com>.

30. Официальный сайт Valeo. URL: <https://www.valeo.com>.

31. Regulation (EU) 2020/852 of the European Parliament and of the Council of 18 June 2020 on the establishment of a framework to facilitate sustainable investment, and amending Regulation (EU) 2019/2088 (Text with EEA relevance). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R0852&from=EN>.

32. European Green Bond Standard. URL: https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/banking-and-finance/sustainable-finance/european-green-bond-standard_en.

33. Будущее рынка устойчивого финансирования: сохранить и усилить национальную экспертизу. URL: https://www.raexpert.ru/researches/sus_dev/esg2022/.

34. Постановление Правительства РФ от 21.09.2021 г. № 1587 «Об утверждении критериев проектов устойчивого (в том числе зеленого) развития в Российской Федерации и требований к системе верификации проектов устойчивого (в том числе зеленого) развития в Российской Федерации». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_396203/.

35. Отчет о целевом использовании денежных средств, полученных от размещения Биржевых облигаций и достижении заявленных экологических показателей (Отчет по зеленому финансированию) за 2021 год ПАО «КАМАЗ». URL: <https://kamaz.ru/investors-and-shareholders/information-disclosure/green-financing/>.

36. Sustainable bond issuance to be flat in 2022 amid market headwinds. Moody's. 11 May 2022. URL: https://assets.website-files.com/5df9172583d7eec04960799a/627a63842127ead24222a2fb_BX12811_SF%20report%20draft%20-%205.9.2022.pdf.

37. Постановление Правительства РФ от 12.05.2022 г. № 855 «Об утверждении применения обязательных требований в отношении отдельных колесных транспортных средств и проведения оценки их соответствия». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_416793/.

Статья поступила в редакцию 10.06.22г.

*Рекомендуется к опубликованию членом Экспертного совета
канд. экон. наук, доцентом Е. С. Поротькиным*