

3) Для страны: сокращение времени и средств на сортировку стеклотары, раскрытие потенциала и новых возможностей в сфере переработки отходов.

Выводы:

1. Из всех упаковочных материалов стекло – единственный материал, который можно перерабатывать сколь угодно число раз с получением новой продукции.

2. Переработка отходов стекла в новую стеклянную тару – это классический пример замкнутого цикла: старая бутылка перерабатывается в новую бутылку.

3. Достигается экономия природных ресурсов, снижение темпов загрязнений внутри города и за его пределами, сдерживание разрастания свалок.

4. Срок окупаемости предприятия – меньше года.

5. Цель – доля рециклинга равна 90–100 %.

6. Экологическая политика может стать элементом национальной идентичности. Сегодня экологическая политика все чаще определяется международными организациями, что может помочь интернационализировать наш продукт.

УДК 658.788.4

«ЗЕЛЕНАЯ» ЛОГИСТИКА: КАК СВЯЗАНЫ ЛОГИСТИКА И ЭКОЛОГИЯ?

Е. С. ТУРАСОВА

Научный руководитель – Дирко С. В., доцент, к. э. н.
Белорусский государственный экономический университет
Минск, Беларусь

Современный мир очень трудно представить без огромного разнообразия товаров во всех сферах нашей жизни: начиная от продуктов питания и заканчивая самой современной техникой. Но мало кому известно, что за всем этим разнообразием стоит логистика. Именно благодаря ей мы пользуемся гаджетами, обставляем наш дом и покупаем подарки нашим близким. Этот список можно продолжать бесконечно. Польза логистики

неоспорима. Но еще меньшее количество людей знает о том, как связаны логистика и экология и что стоит за огромными поставками товаров по всему миру. В данном докладе я бы хотела затронуть эту тему.

Начать стоит с влияния логистики на окружающую среду. Наше общество склонно к культуре массового потребления, когда можно произвести почти все в кратчайшие сроки и в огромном количестве. Таким образом, люди как бы противопоставляют наше время тем временам, когда почти любой товар был в дефиците. С одной стороны, это говорит о том, что мы достигли таких умственных и физических способностей, что можем обеспечить нас всех без каких-либо ограничений. Хотите новый телефон – пожалуйста, новый автомобиль – без проблем и в любом количестве. Но, с другой стороны, люди никогда не смогут купить абсолютно все, что производят компании по всему миру. Это просто невозможно в силу большого ряда факторов. И вот тут мы можем наблюдать тот самый урон, который логистика наносит окружающей среде. Доставка товаров в кратчайшие сроки предполагает загрязнение планеты как на уровне воздуха (выбросы CO_2 и других газов), так и на уровне земли (загрязнение океана и земной поверхности перерабатываемыми материалами и вещами). Таким образом, логистика, которая обеспечивает многим людям нужный им уровень комфорта, создает абсолютно дискомфортную среду на земле, убивая многие живые организмы.

Конечно, нельзя возложить всю вину только на логистику, так как она просто помогает доставить вам все товары из любой точки мира. Огромную роль в этой экологической цепочке играют мировые корпорации, которые преследуют скорее коммерческие цели, нежели общечеловеческие. Именно они производят непомерное количество «нужных» вещей, тем самым истощая земные ресурсы и загрязняя планету. Но бороться с такими компаниями слишком трудно, даже невозможно, поэтому мы обратимся к другому звену этой цепочки – логистике.

Основной вред логистики – неэкологичные способы доставки и перевозки. Самый большой их недостаток – выбросы парниковых газов в атмосферу. Так, статистика показывает, что в нашей стране выбросы этих газов от транспорта с 2009 по 2019 г.

хоть и несильно изменялись, но их значение было очень велико (в 2019 г. их количество составляло 3998,34 тыс. т) [1]. Решить эту проблему полностью сейчас не представляется возможным, так как электроавтомобили еще не вытесняют классические машины, у экологичного топлива нет большого распространения, да и у логистических компаний нет финансовых возможностей для таких кардинальных перемен. Но все же обеспокоенные компании и специалисты придумали направление «Зеленая логистика». «Зеленая» логистика – это комплекс мер и улучшений в логистических компаниях по уменьшению вреда для окружающей среды. Такие меры – это маленькие шаги на пути к изменениям. Они могут быть следующими:

1) выбирать более экофрендли¹ способы доставки, например заменить грузовик на поезд или корабль, где это возможно;

2) избегать самого загруженного времени на дорогах, т. е. час-пик, когда время ожидания в пробке дает больше негативного эффекта, чем время езды;

3) стараться перевозить большее количество товаров за один раз.

Кроме негативного эффекта от транспорта, мы можем наблюдать отрицательное влияние упаковки, в которой товар доставляется. Так, если в магазин приходит партия продуктов, то, скорее всего, в ней будет много пластика для обеспечения безопасного транспортирования. Этот пластик редко сдают в переработку, что приводит к печальным последствиям. Для улучшения этой системы, нужно стараться менять неперерабатываемые материалы на те, которым можно дать вторую жизнь.

Не менее важным считается документация в логистике, которая представляет собой огромное количество бумаги и картона. Да, бумагу можно сдать в макулатуру, но проблема здесь заключается не в конечном ее состоянии, а в начальном. Ведь вся эта бумага – это бывшие деревья в лесах, которые могли бы и дальше стоять там. Экологичность работы должна строиться с самого начала, а не с конца. В XXI веке, к счастью, мы можем позволить себе

¹ В переводе с английского *eco-friendly* – безопасный, «дружелюбный» к окружающей среде.

работать и с компьютера, и с телефона, и даже с планшета, что, к слову, уже практикуется во многих логистических компаниях. Во многих случаях ведение электронной документации даже эффективнее, чем классический ее вариант [2].

Как можно заметить, можно постоянно находить причины для изменения существующей ситуации и «зеленая» логистика не просто временный популярный тренд. Можно внедрять еще больше инициатив: солнечные батареи, экологичные материалы и т. д. Но огромное значение во всем этом играем и мы с вами, люди: и покупатели, и производители. Нас стало очень много, наших потребностей – еще больше, но наше мышление не изменяется пропорционально нашим желаниям. Почти никто не задумывается об экологической составляющей того или иного продукта. Мало у кого возникает мысль: «А вдруг эта вещь мне не нужна, а я просто следую общественным установкам?» Такие рассуждения подсказывают нам, что начинать порой лучше всего с себя. Больше читать, слушать и смотреть о том, что массовое потребление – это массовое загрязнение, делиться этой информацией с другими, чтобы как можно больше людей имели представление о нашей реальности. Так как я учусь в вузе, то мне бы очень хотелось, чтобы преподаватели были тоже вовлечены в этот процесс и делились со студентами теми знаниями, которые помогут нам быть специалистами, которые смогут изменить наш мир к лучшему.

В качестве вывода, я бы хотела обобщить все вышесказанное и прийти к конечной мысли. «Зеленая» логистика – это та самая полезная в данной сфере инициатива от людей, которых заботят не только коммерция и клиенты, но и наша планета и ее состояние. Существование такого течения само себе отлично, но одного направления просто недостаточно, чтобы что-то изменить. Нам всем стоит думать не только о себе, но и о том, как мы живем и как наши простые ежедневные действия могут навредить будущему нашей планеты. Пусть каждый выпускник БГЭУ будет не только осознанным специалистом, но и осознанным гражданином.

Список использованных источников

1. Trends in man-made emissions of major greenhouse gases and emissions by gas [Electronic resource]. – Mode of access: <https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=AEA>. – Date of access: 19.09.2021.

2. Gromov, V. Green logistics in Russia [Electronic resource] / V. Gromov // Russian journal of Logistics and Transport management. – 2014. – Vol. 1. – № 2. – Mode of access: <https://cyberleninka.ru/article/n/green-logistics-in-russia/viewer>. – Date of access: 19.09.2021.

УДК 656.02

РОЛЬ СУЭЦКОГО КАНАЛА В МИРОВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ И ПРОГНОЗ ЕГО ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ

М. С. ФЁДОРОВА

Научный руководитель – Малей Е. Б., доцент, к. э. н.
Полоцкий государственный университет
Новополоцк, Беларусь

В настоящее время основные грузопотоки на евразийском континенте формируются в треугольнике ЕС – ЕАЭС – Китай, где сосредоточено порядка 33 % объема мировой торговли. Безусловно, лидирующие позиции в торговле с Европой принадлежат Китаю. Основная доля всех грузоперевозок между Европой и Китаем производится морским путем через Суэцкий канал, поскольку данный путь является самым выгодным видом доставки грузов сегодня. Грузоперевозки морским видом транспорта пролегают из китайских портов Иу и Гуанчжоу через Суэцкий канал к берегам Италии и Греции, а далее продукция доставляется сушей по всей Европе.

23 марта 2021 г. один из крупнейших контейнеровоз Ever Given (на борту судна находились 18 тыс. контейнеров), следовавший из Малайзии в Голландию, передвигаясь по Суэцкому каналу, развернулся поперек канала и сел на мель, застряв носом и кормой в берегах, в результате чего было прекращено движение по каналу (рис. 1).