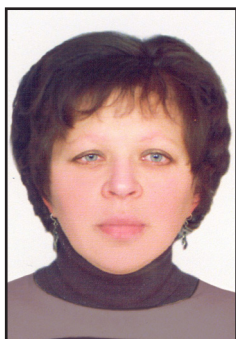




«Зелёная» логистика



Инеcса МУХИНА
Inessa I. MUKHINA

Анна СМИРНОВА
Anna V. SMIRNOVA



Мухина Инеcса Игорьевна – кандидат экономических наук, доцент Московского государственного университета путей сообщений (МИИТ), Москва, Россия.

Смирнова Анна Владимировна – кандидат экономических наук, доцент МИИТ, Москва, Россия.

«Green» Logistics

(текст статьи на англ. яз. –
English text of the article – p. 189)

Логистическое сопровождение товаропотоков в условиях глобального по своей сути рынка приводит к осознанию новых потребностей. Одна из них – активизация природоохранных ресурсов, обеспечение экологически безопасной транспортировки грузов потребителю. В статье рассмотрены необходимость применения, принципы и целевые установки технологий «зелёной» логистики, способствующих экологической безопасности транспорта, повышению социальной ответственности, конкурентоспособности экономических субъектов сферы грузовых и пассажирских перевозок.

Ключевые слова: «зелёная» логистика, доставка грузов, транспорт, контрейлерные перевозка, экология, безопасность, охрана окружающей среды.

Деятельность мировых хозяйствующих субъектов невозможно представить без логистических процессов, организованных на глобальном уровне. Всеохватность и географическая их обширность влекут за собой все новые экологические проблемы и непрерывный поиск самых неординарных решений. Внимание компаний к экоохранному аспекту их бизнес-процессов стимулировало появление так называемой «зелёной» логистики.

Акцент экономических субъектов на «зелёные» технологии логистических процессов обусловлен, помимо прочего, такими тенденциями, как повышение информированности потребителей посредством экологической маркировки [1], растущие потребности в умении использовать экономические факторы охранного природопользования, а также усиливающееся влияние международных стандартов в данной сфере на национальном уровне.

В России развитие логистики как науки в современном ее понимании насчитывает всего несколько десятилетий [2], поэтому «зелёные» технологии еще не получили должного распространения. Причем часто «зелёную» логистику сводят исключительно к охране окружающей среды, но стоит отметить, что в широком смысле она должна иметь и социальную направленность.

«Зелёная» логистика — это система мер, которая предполагает применение энерго- и ресурсосберегающих технологий, современных технических средств и оборудования во всех звеньях цепи поставок с целью минимизации негативного воздействия на окружающую среду, ведет к улучшению благосостояния и социального комфорта граждан, снижает экономические риски и дефицит природных ресурсов.

К основным принципам «зелёной» логистики можно отнести: рациональное использование природных ресурсов и потенциала предприятия; максимальную переработку отходов производства, тары и упаковки как вторсырья или их экологически безопасную утилизацию; внедрение инновационных технологий с целью уменьшения экологической нагрузки на окружающую среду; повышение экологической ответственности персонала; экономически обоснованную, экологически безопасную транспортировку и складирование товарной продукции; минимальное использование сырья и упаковки, не подлежащих вторичной переработке или безопасной утилизации.

В условиях современного мирового товарообмена и глобализации экономики развитие и совершенствование такого актуального инструмента, как «зелёная» логистика, оказывает стимулирующее влияние на рационализацию и оптимизацию логистических операций во имя сохранения экологии планеты [3]. Хотя, будем справедливы, без жесткого государственного контроля здесь не всегда удастся сохранить баланс коммерческих и социальных интересов.

Например, компания экспресс-доставки DHL запустила сервис GoGreen, суть которого в том, что DHL подсчитывает количество выбросов CO₂ при транспортировке каждого груза с момента его приема и до времени доставки получателю. Клиент может заплатить на 3% больше, чем следует из стандартных тарифов, а DHL инвестирует собранные деньги в программы защиты климата по всему миру [4]. Из данного примера следует, что некоторые международные компании, используя технологии «зелёной» логистики, вынуждают клиентов оплачивать их «эффект» из своего кармана.

На наш взгляд, чтобы такие технологии развивались и использовались повсеместно, необходимо государственное регулирование на всех уровнях. Допустим, финансовое поощрение через снижение налоговых выплат тех компаний, которые применяют приемы «зелёной» логистики. Или вариант, когда государство может сти-

мулировать эколого-логистический рационализм с помощью различных субсидий, социальной рекламы, госзаказов и прочих мер.

Поощрение государством компаний, которые используют технологии «зелёной» логистики, в конечном итоге должно отражаться на совокупном снижении затрат, что позволит уравнять стоимость обслуживания клиентов и повысить конкурентоспособность по сравнению с организациями, не применяющими природоохранные инновации.

Основная идея традиционной логистики состоит в получении дополнительной прибыли от экономии затрат, а значит, усилия логистов должны быть направлены на оптимизацию бизнес-процессов компании [5]. Применение технологий «зелёной» логистики на уровне непосредственно хозяйствующих субъектов преследует ту же идею, однако акцент делается на заботу об окружающем мире и обществе, сохранение невозобновляемых ресурсов и так далее, что в совокупности является и неотъемлемой частью социальной ответственности предприятия.

Для успешного освоения технологии «зелёной» логистики любой компании в первую очередь следует переосмыслить миссию, соответственно новой миссии — стратегические и тактические цели, а затем и реорганизовать принципы корпоративного управления в русле новых задач.

Вместе с тем применительно уже к практике отметим, что перевозки автомобильным транспортом наносят наибольший вред окружающей среде, и это связано с износом автопарка и использованием топлива, которое соответствует стандарту Евро-3 (в Европе он действовал в 1999 году, с 2009-го в ходу стандарт Евро-5). В то же время проблему износа автопарка, например, регулируют посредством льготного налогообложения. Достаточно популярно и субсидирование собственников устаревших транспортных средств на покупку новых автомобилей. В Германии государство финансирует программы, стимулирующие экономических субъектов на покупку экологически чистых видов транспорта.

Каждый автомобиль в среднем выбрасывает в сутки около 4 килограммов угарного газа, азота и сажи, тем самым загрязняя, по оценкам экологов, около 70% территории России. Эксплуатируемый в стране транспорт сжигает ежегодно 110–115 млн тонн топлива и 1,2–1,5 млн тонн смазочного материала, при этом автомобили «радуят» окружающую среду кар-



терными газами, аккумуляторной кислотой, смазочными и охлаждающими жидкостями, другими эксплуатационными материалами, которые попадают на растения, почву, вдыхаются людьми, оказываются в их организмах и потребляемой пище. Удельные выбросы вредных веществ автотранспортных средств России превышают соответствующие показатели развитых стран более чем в 2 раза.

Использование крупнотоннажных автомобильных перевозок негативно сказывается на качестве дорог, что приводит к постоянным ремонтным работам и нарушению экологической составляющей (чем больше расходуется дополнительных ресурсов, тем интенсивнее и выбросы в атмосферу). Осевая нагрузка на автомобильную дорогу строго регламентируется в каждой стране. Так, по нормам, принятым в большинстве европейских государств, максимально допустимая полная масса автотранспортного средства — 40 т, в Финляндии — 52 т, России — 38 т. Отсюда очевидна актуальность и востребованность «зелёной» логистики.

Перевозки железнодорожным транспортом — более экологичный на данный момент способ транспортировки грузов. Заметим, что ОАО «РЖД» довольно последовательно использует технологию «зелёной» логистики для привлечения новых клиентов. На фоне активной рекламы им внушается, что, выбирая железные дороги, они тем самым оберегают природу и способствуют снижению выбросов CO₂ в атмосферу. Экологические преимущества железнодорожных перевозок перед другими видами транспорта обеспечиваются прежде всего широким применением электрической тяги (сегодня электровазонами в ОАО «РЖД» перевозится более 85% грузов и 80% пассажиров), которая исключает загрязнение атмосферного воздуха территорий, прилегающих к трассам. Выбросы углекислого газа на каждые 100 пассажиро-км составляют в среднем только 4 кг для поезда, но 14 кг — для автомобиля и 17 кг — для самолёта.

Ярким примером реализации технологий «зелёной» логистики стали скоростные пассажирские поезда «Сапсан», в которых осуществляется раздельный сбор отходов, применяются биоразлагаемые посуда и пакеты для сбора мусора, особое внимание уделяется снижению шумового воздействия [6].

Представляют интерес с точки зрения технологий «зелёной» логистики инновации в сфере контейнерных отправок — контейнерные перевозки. Данный вид транспортировки включает комплекс услуг по доставке грузов с помощью автомобильного и железнодорожного транспорта. Большую часть пути грузовые автомобили находятся на железнодорожной платформе и только незначительный отрезок маршрута преодолевают «на колёсах». Такой совмещенный способ существенно сокращает вредные выбросы, загруженность автомобильных магистралей, износ дорожного покрытия, а также в целом экологическую нагрузку на окружающую среду [7].

В рамках государственной политики в области экологического развития России в период до 2030 года применение технологий «зелёной» логистики обещает не только оптимизировать издержки, повысить качество транспортных услуг клиентам, улучшить условия и производительность труда сотрудников (то есть сделать «зеленую» логистику более конкурентоспособной), но и сохранить для будущих поколений отнюдь не бесконечные природные ресурсы страны [8, 9].

ЛИТЕРАТУРА

1. Смирнова А. В. Анализ системы обслуживания оптовых покупателей // Актуальные проблемы социально-экономического развития России. — 2012. — № 1. — С. 101–102.
2. Гаджинский А. М. Проектирование товаропроводящих систем на основе логистики. — М.: Дашков и К, 2012. — 323 с.
3. Павлова Е. И., Мамедова И. А. Возвратные товаропотоки в логистике: причинные связи // Мир транспорта. — 2015. — № 5. — С. 124–131.
4. Мухина И. И., Резер А. В., Акимова И. П. Государственные и муниципальные финансы. — М.: МИИТ, 2012. — 81 с.
5. Гаджинский А. М. Логистика. — М.: Дашков и К, 2014. — 420 с.
6. Резер А. В., Мухина И. И., Смирнова А. В. Клиентоориентированность логистики на железнодорожном транспорте // Транспортное дело России. — 2014. — № 4. — С. 7–10.
7. Резер С. М. Повышение эффективности организации контейнерных и контейнерных перевозок в мультимодальных сообщениях // Экспедирование и логистика. — 2015. — № 1. — С. 11.
8. Государственный доклад «О состоянии и об охране окружающей среды Российской Федерации». [Электронный ресурс]: <http://www.mnr.gov.ru/regulatory/list.php?part=1101>. Доступ 05.10.2015.
9. Основы государственной политики в области экологического развития России на период до 2030 года. [Электронный ресурс]: <http://www.kremlin.ru/acts/15177>. Доступ 05.10.2015.

Координаты авторов: **Мухина И. И.** — inigm@gmail.ru, **Смирнова А. В.** — smirnova_a.v@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 05.10.2015, принята к публикации 15.01.2016.