

УДК 502.12:658.7

ПРИНЦИПЫ ЗЕЛЕННОЙ ЛОГИСТИКИ В МЕЖДУНАРОДНЫХ  
ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗКАХ  
GREEN LOGISTICS PRINCIPLES IN INTERNATIONAL CARGO  
TRANSPORTATION

Козловская М.А.

Научный руководитель – Пильгун Т.В., к.т.н., доцент  
Белорусский национальный технический университет,

г. Минск, Беларусь

maryay.ko@mail.ru

M. Kazlouskaya,

Supervisor – Pilgun T., Candidate of technic sciences, Docent  
Belarusian national technical university, Minsk, Belarus

*Аннотация. В данной статье рассматривается влияние «Европейского зеленого курса» на международные грузовые перевозки, в частности на перевозки морским транспортом, а также концепция «зеленого порта».*

*Abstract. This article examines the impact of the «European Green Deal» on international freight transportation, in particular on maritime transportation, and the Green Port concept.*

*Ключевые слова: зеленая логистика, Европейский зеленый курс, морские перевозки, зеленый порт.*

*Key words: green logistics, European Green Deal, sea transportation, green port.*

### **Введение.**

Приоритетом практически любой деятельности является ее экологизация. Логистика не является исключением. Направление «зеленая логистика» находится в постоянном развитии и основывается на локальных и международных нормативно-правовых актах. Из всех стран мира наиболее преуспевшим в этой сфере «зеленых» нововведений можно назвать страны Европейского союза (далее – ЕС).

### **Основная часть.**

Зеленая логистика – это процесс минимизации ущерба окружающей среде в результате логистических операций

организации. Транспорт является одним из загрязнителей окружающей среды, поэтому мероприятия, проводимые в рамках реализации концепции зеленой логистики, не могут не затрагивать сферу перевозок.

Так как экологические нормы и правила в различных странах не одинаковы, организатору международной перевозки следует учитывать экологические требования, предъявляемые к транспортным средствам, упаковке груза и т.п., всех государств, по территории которых проходит маршрут перевозки. Особенно это касается перевозок между развитыми, развивающимися и наименее развитыми странами, поскольку экологические стандарты в странах разного уровня развития сильно отличаются. Так, например, среди стран Европы и Азии наиболее высокие требования установлены в странах Европейского Союза и с каждым годом эти требования становятся все более жесткими.

В декабре 2019 года Европейская Комиссия приняла Коммюнике «Европейский зеленый курс» (European Green Deal) – пакет документов, призванный сделать экономику ЕС экологически устойчивой. Целью данного пакета является достижение климатической нейтральности к 2050 году, а также использование климатического перехода для создания возможностей для экономического и промышленного роста. Европейский зеленый курс включает широкий спектр политических мер и субсидий, направленных на сокращение загрязнения окружающей среды при одновременном увеличении объема исследований и инвестиций в экологически чистые технологии [1].

Мероприятия, предусмотренные данным пакетом документов, включают пункты, непосредственно касающиеся грузоперевозок, в том числе и международных.

Во-первых, в 2023 году предлагается ввести налог для авиакомпаний на неэкологичное топливо и повышать его в течение десяти лет до максимальной ставки. Таким образом предполагается заставить авиаперевозчиков перейти на более экологичные виды топлива.

Во-вторых, планируется ужесточить торговлю квотами на выбросы CO<sub>2</sub>, подключив к ней все отрасли европейской экономики, включая производство электроэнергии, автомобильный сектор, а также судоходство и авиацию.

В-третьих, к 2035 году планируется переход на экологически «чистые» (избавленные от выбросов углекислого газа) автомобили [2].

Если рассматривать данный план в контексте международных автомобильных перевозок, то это означает, что странам, не являющимся членами ЕС, также со временем придется использовать «чистые» автомобили и «подстраивать» под них инфраструктуру автомобильного транспорта.

Эти и другие планируемые мероприятия скажутся не только на странах самого ЕС, но и на других государствах, имеющих экономические связи с ЕС. Поскольку в случае сокращения выбросов странами ЕС высвобождаемая часть выбросов может перейти к его торговым партнерам, одной из задач программы «Европейского зеленого курса» является стимулирование других стран мира к «озеленению» экономики. Например, для стран Западных Балкан, которые наиболее приблизились к членству в ЕС, для реализации программы «Европейского зеленого курса» был создан отдельный документ – «Зеленая повестка дня для Западных Балкан».

Ограничительные меры в области выбросов загрязняющих веществ от транспорта являются неотъемлемой составляющей экологической политики ЕС. Одной из таких мер является возможное ограничение доступа наиболее загрязняющих судов в порты Евросоюза. Помимо этого в январе 2020 года Европейская комиссия объявила о намерении представить законодательное предложение по морскому топливу – FuelEU Maritime. Целью данной инициативы является ускорение внедрения альтернативного топлива с низким или нулевым содержанием углерода на морском транспорте и в европейских портах [3].

Проведение подобных реформ не может не сказаться на транспортно-логистической системе европейско-средиземноморского региона, поскольку они напрямую затрагивают не только сам морской транспорт, но и портовую инфраструктуру, налогообложение и другие аспекты морских перевозок и международной торговли. Особую актуальность новые правила приобретают в условиях формирования новых трансконтинентальных коридоров, соединяющих Европу с Африкой [3].

К числу «зеленых» мероприятий, реализуемых на морском транспорте, входит и концепция «зеленого порта», согласно которой морские порты должны минимизировать нагрузку на экологию портовых регионов. Для того чтобы порт мог называться «зеленым» должны быть выполнены следующие условия:

- сокращение отходов портовых операций за счет повторного использования переработанных материалов;
- улучшение экологических характеристик портовых сооружений при максимальном увеличении долгосрочных экономических выгод;
- равное значение для экологических, экономических и социальных проблем;
- улучшение качества воды в акватории порта;
- экономия энергии и использование максимальной энергоэффективности для портовых операций;
- сокращение выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от портовых операций [4].

На данный момент наиболее действенным методом реализации концепции «зеленого порта» является соглашение между администрациями портов разных стран. В рамках таких соглашений порты могут предоставлять различные льготы для «зеленых» судов.

Статус «зеленого порта» можно подтвердить, пройдя экологическую экспертизу Европейской организации морских портов (ESPO). По результатам экспертизы порт может получить сертификат «Системы Экологической Экспертизы Портов» и официальный статуса «зеленого порта». В 2019 году такой статус имели 34 европейских порта, в том числе порты Роттердама, Баку, Барселоны [5].

В странах ЕАЭС «зеленая логистика» развивается медленными темпами. В Республике Беларусь основы закладываются деятельностью иностранных компаний, работающих на территории Беларуси, а также отдельными государственными предприятиями в рамках природоохранных мероприятий. Вместе с тем, в РБ принята Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития РБ на период до 2030 года, где поставлена цель – уменьшить количество захоронения отходов и увеличить объем переработки (циркуляции) отходов. Также задачи обеспечения экологически благополучной, безопасной с высоким стандартом

качества жизни ставятся во многих региональных стратегиях устойчивого развития.

### **Заключение.**

«Европейский зеленый курс» является программой по экологизации экономики не только Европы, но и ее стран-партнеров. Поскольку транспортные комплексы всех стран находятся во взаимодействии и оказывают непосредственное влияние друг на друга, изменения в транспортно-логистической деятельности Европейского союза обязательно повлекут за собой изменения в транспортно-логистической деятельности его партнеров, что в итоге приведет к глобальному изменению не только транспортно-логистического комплекса, но и иных, связанных с ними сфер. Таким образом, начиная изменения на своей территории ЕС задает направление развития всему миру.

### **Литература**

1. Геополитика «Зеленой сделки» Европейского союза [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.hse.ru/data/2021/08/14/1433485832/10%20%D0%9B%D0%B5%D0%BD%D0%B0%D1%80%D0%B4%20204-235.pdf>. Дата обращения: 25.10.2021.

2. European Green Deal – главные положения закона [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://trends.rbc.ru/trends/green/60f80a9e9a79476b4bdcc14f>. Дата обращения: 25.10.2021.

3. Морская экономика Италии в контексте зеленого курса ЕС [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/morskaya-ekonomika-italii-v-kontekste-zelenogo-kursa-es/viewer>. Дата обращения: 25.10.2021.

4. «ЗЕЛЕННЫЕ ПОРТЫ» СЕВЕРО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ: ТЕНДЕНЦИИ, ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://ukros.ru/wp-content/uploads/2020/04.pdf#page=194>. Дата обращения: 26.10.2021.

5. Бакинский Порт – первый «зеленый порт» в Каспийском регионе [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://birlik16.ru/2019/10/bakinskij-port-pervyj-zelenyj-port-v-kaspijskom-regione/>. Дата обращения: 25.10.2021.

Представлено 01.11.2021