

уделять привлечению высококвалифицированной рабочей силы, росту производительности труда.

Характерной особенностью рынка является то, что в 2018 году по сравнению с 2013 годом наблюдается рост доли долгосрочных контрактов в области оказания логистического сервиса. Так в 2013 году 45% контрактов заключались на один-два года и 45% — на 3 года, то есть подавляющее большинство контрактов (90% общей величины заключенных контрактов) заключались на 3 года и менее. В 2018 году уже 22% контрактов заключались на пять лет и более. Это говорит о наличии стратегического сотрудничества между партнерами, что позволяет формировать и реализовывать более эффективные цепи поставок. Это становится тем более важным в связи со стратегической природой инноваций.

Литература

1. 2018 Global Logistics Report [Электронный ресурс] // ИФТ. – Режим доступа: // <https://www.eft.com/content/2018-global-logistics-report>. – Дата доступа: 23.09.2018.
2. Украинцев В.Б., Ахохов А.М. Технология блокчейн в логистике: цифровизация и перспективы ее использования // Логистика и управление цепями поставок. — 2017. — №6. — С. 42-48.
3. Unemployment, total [Электронный ресурс] // ВБ. – Режим доступа: <https://data.worldbank.org/indicator/SL.UEM.TOTL.NE.ZS> – Дата доступа: 23.09.2018.

УДК 339.3

Томашева Е.В.,
преподаватель

Брестский государственный технический университет

«ЗЕЛЕНАЯ» ЛОГИСТИКА В ЦЕПЯХ ПОСТАВОК

В последнее время в западном обществе произошла переоценка представлений о ведении бизнеса. Большинство государств мира активизировали свою экологическую политику и переходят к модели «зелёной» экономики. Развитые страны постепенно увеличивают инвестиции в альтернативные и «зелёные» энергетические технологии, активно внедряют современные экологические стандарты.

Для предприятий целью становится не только извлечение прибыли, но и связь хозяйственной деятельности с социальными и экологическими проблемами. Поэтому и логистическая политика компаний должна формироваться не только исходя из ориентации на показатели экономического состояния, но и с учетом более широких последствий для общества. В «зеленой» логистике компании больше внимания уделяют внешним затратам, связанным с изменением климата, загрязнением воздуха, воды и почвы с целью достижения устойчивого баланса между экономикой, окружающей средой и обществом [4].

Концепция «зеленой» логистики начала формироваться в мире с середины 1980-х годов с появлением понятия «социальная ответственность бизнеса». После введения Директивы Европейского союза по упаковке компании увеличили использование многоразовых контейнеров, оборудования по переработке отходов производственно-логистической деятельности, внедрили системы управления оборотом упаковки [2]. Кроме того, Европейская логистическая ассоциация ежегодно проводит европейский рейтинг логистических проектов, пропагандируя тем самым принципы «зеленой» логистики.

Важными факторами для принятия «зеленых» решений являются: во-первых, рост осведомленности потребителей и желание пользоваться экологическими продуктами (все больше предпочтения отдается товарам с «зеленым» имиджем, увеличивается внимание к маркировке и упаковке товаров); во-вторых, развитие экологистики за рубежом (компаниям, занимающимся международной деятельностью, необходимо соответствовать требованиям партнеров).

Согласно подходам, распространенным в зарубежной практике во всех звеньях цепей поставок и этапах технологического цикла товара (начиная от его создания и до утилизации) возможно сокращение негативного воздействия производственной и логистической деятельности на природу.

В логистической деятельности основными «зелеными» технологиями можно назвать следующие:

- оптимизация транспортных маршрутов с целью сокращения выбросов вредных газов;
- оптимизация размеров запасов для сокращения потребности в складских помещениях;
- сокращение автомобильных перевозок и переход на менее

вредные для окружающей среды виды транспорта (водный, железнодорожный, электрический);

- максимальное сокращение из логистической цепи промежуточных пунктов хранения и перевалки грузов;

- использование поставщиков сырья с наибольшими затратами возобновляемых ресурсов;

- применение инновационных решений в сфере переработки и вторичного использования материалов.

Перечисленные технологии могут использоваться в зависимости от специфики и направлений деятельности организации.

В Беларуси «зеленая» логистика долгое время не находила применения, так как считается, что в результате ее использования в большинстве случаев происходит увеличение логистических издержек. Но в последнее время в стране «зелёная» модель экономики стала рассматриваться в качестве важного инструмента обеспечения устойчивого развития и экологической безопасности. Эта идея уже отражена в Национальной стратегии устойчивого развития до 2030 года, где на 2016-2020 годы заложены трансформация действующей экономики в «зелёную» и развитие высокотехнологических производств [3].

В каждой стране «зеленая» логистика развивается по-своему. В мире нет четких ее критериев и показателей. Пока в Беларуси сформулированы общие подходы и рекомендации делать упор на такие сферы, как энергетика, сельское хозяйство, транспорт, обращение с отходами, ЖКХ, строительство, экологическое образование и другие. Это как раз те отрасли, на которые направлен ряд государственных и отраслевых программ и стратегий. Кроме того, ведется работа по усовершенствованию системы национальной стандартизации и приближению ее к международной.

Достижение такого пункта, как уменьшение нагрузки на окружающую среду, делает белорусскую продукцию более конкурентоспособной на внешних рынках. Следовательно, использование предприятиями «зеленых» технологий в проектировании цепей поставок позволит наиболее эффективно выстроить политику устойчивого развития их бизнеса. Все это обуславливает необходимость дальнейшего изучения и развития направлений логистической деятельности на основе принципов «зеленой логистики».

Література

1. Зарецкая, Л.М. Исследование возможностей применения «зеленых» технологий при управлении цепями поставок / Л.М. Зарецкая // Торгово-экономический журнал. – 2015. – № 2(2). – С. 91-100.
2. Капустина, Л.М. «Зеленые» технологии в логистической деятельности / Л.М. Капустина // Известия УрГЭУ. – 2016. – № 2(64). – С. 114-122.
3. Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 года [Электронный ресурс] // Министерство экономики Республики Беларусь. – Режим доступа: <http://www.economy.gov.by/ru/macroeconomy/nacionalnaya-strategiya>. – Дата доступа: 15.05.2018
4. Официальный сайт организации Green Logistics [Электронный ресурс]. – 2018. – Режим доступа: <http://www.greenlogistics.org>. – Дата доступа: 25.09.2018.

УДК 342:25

Тютюник І. В.,

к.е.н., старший викладач

Гуменна Ю. Г.,

к.е.н., старший викладач

Сумський державний університет

ФІНАНСОВА НЕСТАБІЛЬНІСТЬ ЯК ЗАГРОЗА ЕКОНОМІЧНІЙ БЕЗПЕЦІ ДЕРЖАВИ

Економічна безпека держави – комплексне поняття, що характеризує ступінь захищеності та стабільності функціонування всіх сфер розвитку суспільства. В умовах значної мінливості економічної та політичної ситуації в країні, впливу факторів зовнішнього середовища (залежність від політики МФВ, євроінтеграційні процеси) на індикатори соціально-економічного розвитку рівень економічної безпеки України знаходиться на досить низькому рівні, про що свідчать поточні значення таких показників як: обсяг ВВП, рівень інфляції, курс валют, частка безробіття, тощо.

Теоретичне та методичне підґрунтя проблематики забезпечення національної безпеки країни в контексті її економічної складової широко досліджувалось в роботах вітчизняних та закордонних вчених, таких як: І. Білько, Я. Жаліло, Х. Маховські, В. Мунтян, В. Геєць, В.