

Дисциплинарная ответственность предусматривается за неисполнение или ненадлежащее исполнение лицами своих должностных обязанностей, приведшее к нарушению природоохранного законодательства без нанесения значительного ущерба состоянию природной среды или здоровью граждан. К мерам такой ответственности относятся выговоры, лишение премий, понижение в должности и т. п. Наложение дисциплинарного взыскания не освобождает нарушителя от возмещения материального ущерба, если таковой образовался в результате содеянного нарушения.

Материальная, или имущественная, ответственность нарушителей природоохранного законодательства состоит в возмещении ущерба, причиненного их неправомерными действиями. Предприятия возмещают нанесенный ущерб по специальным таксам или в соответствии с общими нормами гражданского законодательства на основании решения суда по иску потерпевшей стороны.

К уголовной ответственности привлекаются субъекты, виновные в нанесении значительного ущерба природной среде, повлекшего гибель людей или особо крупные материальные потери. Конкретные составы экологических преступлений установлены в Уголовном кодексе, в частности умышленное уничтожение или значительное повреждение лесных массивов путем поджога или неосторожного обращения с огнем, незаконная порубка леса и др. К лицам, совершившим подобные преступления, могут применяться такие меры воздействия, как лишение свободы, исправительные работы, конфискация имущества, лишение права занимать определенные должности и другие виды наказаний, предусмотренные законодательством [2].

Данная работа посвящена анализу организации природоохранной деятельности в Республике Беларусь. С помощью методов исследования установлено, как величина нарушений природоохранного законодательства и принимаемых мер по фактам нарушений по Гомельской обл. изменилась за 2012–2016 гг.

За 2012 г. горрайинспекциями за нарушения природоохранного законодательства было составлено всего 6880 протоколов на общую сумму 1617986 белорусских рублей.

За 2013 г. горрайинспекциями за нарушения природоохранного законодательства было составлено всего 3924 протоколов на общую сумму 1530311 белорусских рублей.

За 2014 г. горрайинспекциями за нарушения природоохранного законодательства было составлено всего 4666 протоколов на общую сумму 2473945 белорусских рублей.

За 2015 г. горрайинспекциями за нарушения природоохранного законодательства было составлено всего 4574 протоколов на общую сумму 4143525 белорусских рублей.

За 2016 г. горрайинспекциями за нарушения природоохранного законодательства было составлено всего 4515 протоколов на общую сумму 609838 белорусских рублей.

Анализ полученных данных показал, что за 2012–2016 гг. территориальными органами по Гомельской области Министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды за нарушения природоохранного законодательства было составлено 24559 протоколов об административных правонарушениях.

За 2012–2016 гг. большую часть нарушений природоохранного законодательства было в области обращения с отходами (10124 мер административного воздействия, 42 % от общего количества).

С 2012 г. наблюдается уменьшение нарушений природоохранного законодательства с 6880 до 4515 протоколов об административных правонарушениях (уменьшение на 34,4 % за 5 лет).

#### ЛИТЕРАТУРА

1. *Брилевский, М. Н.* Охранная грамота родной природы. 50 лет / М. Н. Брилевский [и др.]. – Минск: Рифтур, 2010. – 200 с.
2. *Кабушко, А. М.* Экономика природопользования / А. М. Кабушко. – Минск: Академия управления при Президенте Республики Беларусь, 2014. – 199 с.

## **ФОРМИРОВАНИЕ «ЗЕЛЕННЫХ» ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ НА НАПРАВЛЕНИИ ВОСТОК–ЗАПАД FORMATION OF «GREEN» LOGOSTIC SYSTEMS ON THE DIRECTION OF EAST–WEST**

***А. Н. Рахмангулов, Н. А. Осинцев***  
***A. Rakhmangulov, N. Osintsev***

*Магнитогорский государственный технический университет им. Г. И. Носова,  
г. Магнитогорск, Российская Федерация  
ran@magtu.ru  
Nosov Magnitogorsk State Technical University,  
Magnitogorsk, Russian Federation*

Представлен подход к формированию «зеленых» логистических систем, основанный на уровневом представлении логистических систем и использовании методов и инструментов «зеленой» логистики.

An approach is presented to the formation of «green» logistics systems, based on the level representation of logistics systems and the use of methods and tools of «green» logistics.

*Ключевые слова:* «зеленая» логистика, логистическая система, уровни организации, Экономический пояс Шёлковый путь, методы «зеленой» логистики, инструменты «зеленой» логистики.

*Keywords:* green logistics, logistics system, transport system, levels of organization, Silk Road Economic Belt, green logistics methods, green logistics instruments.

Реализация проекта «Экономический пояс Шелкового пути» [1] и создание новых транспортных связей международного сообщения делает актуальной задачу формирования цепей поставок на пути продвижения грузопотоков направления Восток–Запад. Данная инициатива подразумевает организацию транспортных, энергетических, торговых коридоров между странами Азии и Европы, культурный обмен и развитие туризма, создание зоны свободной торговли и ускорение товарооборота между Китаем и странами Европы в результате создания новых транспортных коридоров, альтернативных транспортному сообщению через Суэцкий канал. Однако решение данной задачи осложняется повышением требований к экологическим аспектам транспортной и логистической деятельности со стороны государств, на которых размещаются и планируются к размещению элементы транспортно-логистической инфраструктуры. Это проблема особенно актуальна для Китайской Народной Республики и Российской Федерации, занимающих по выбросам углекислого газа, соответственно, первое и четвертое места в мире [2].

Выполненный авторами анализ научных публикаций [3; 4] позволил обосновать факторы устойчивого развития транспортно-логистических систем и систематизировать методы и инструменты «зеленой» логистики [5], используемые для достижения целей устойчивого развития цепей поставок. Эффективность реализации конкретного метода и инструмента «зеленой» логистики определяется степенью организованности логистической системы (ЛС). Предлагается уровневая оценка степени организованности «зелёных» ЛС, включающая в себя следующие четыре уровня (рис.):

1. *Микроуровень.* Логистические системы отдельных промышленных, торговых и других предприятий или организаций сферы услуг. Объектами воздействия со стороны методов и инструментов «зелёной» логистики на этом уровне являются логистические операции или функции элементов ЛС.

2. *Мезоуровень.* Логистические цепи поставок и логистические каналы от мест зарождения потоков сырья к местам потребления готовых продуктов. Объектами воздействия являются ЛС микроуровня (поставщики, производители, дистрибьюторы, транспортные операторы, склады общего пользования и т. д.).

3. *Макроуровень.* Логистические системы в масштабах страны, представляющие интеграцию логистических цепей поставок и логистических каналов в логистические сети. Объектом воздействия являются ЛС мезоуровня в рамках национальных или региональных экономик.

4. *Метауровень.* Международные и трансконтинентальные логистические системы. Объектом воздействия являются логистические системы и цепи поставок в рамках международных экономических объединений.

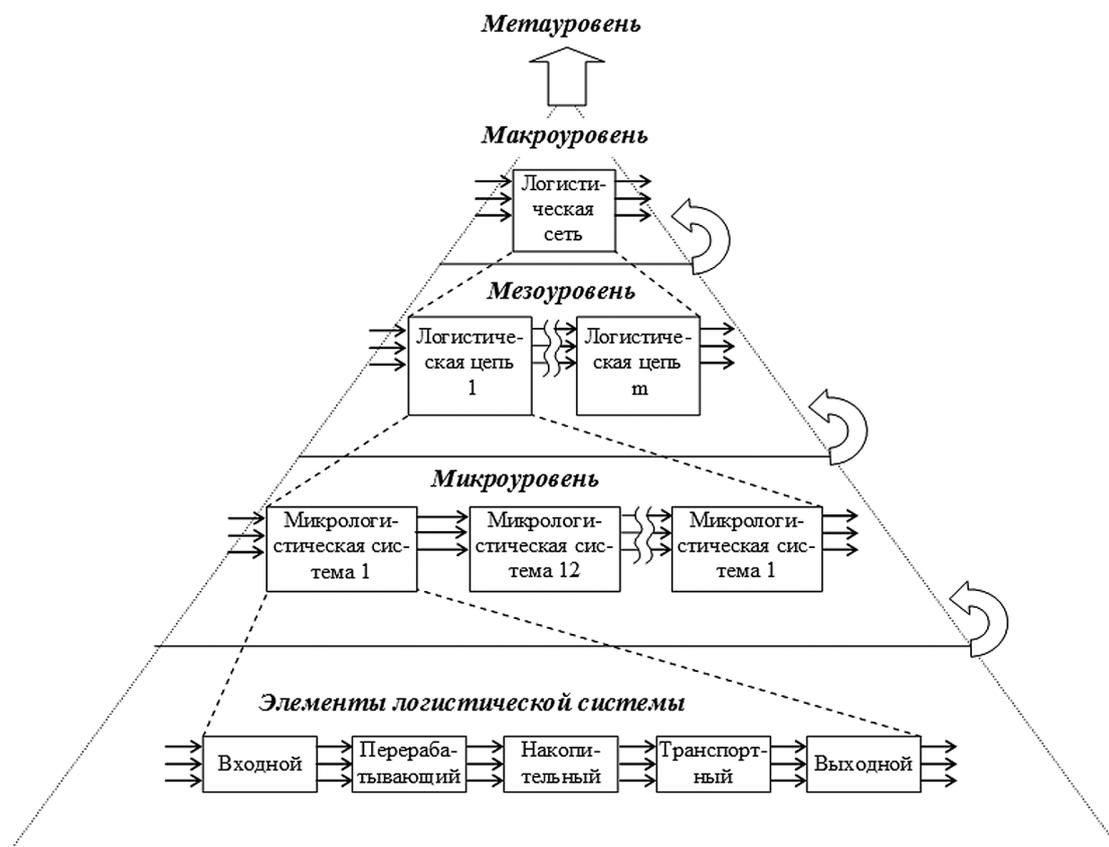


Рисунок – Схема уровневого представления «зеленых» логистических систем

Предлагается порядок формирования «зелёных» логистических систем осуществлять по принципу «снизу-вверх». В соответствии с этим принципом, формированию «зеленой» микрологистической системы должна предшествовать реализация соответствующих методов и инструментов «зеленой» логистики [5], обеспечивающих совершенствование функций и операций на уровне элементов ЛС. Переходу на мезоуровень и формированию «зеленой» цепи поставок предшествует формирование на микроуровне «зеленых» ЛС, входящих в состав данной цепи и так далее.

Таким образом, переход на метауровень с целью реализации проекта «Экономический пояс Шёлкового пути» и, в целом, развитие транспортных коридоров между Азией и Европой, требует формирования эффективных и экологически безопасных логистических систем на всем протяжении маршрута следования товаропотока. Вовлекаемые в процесс предприятия и организации, регионы и страны должны осуществлять переход на «зеленые» технологии в соответствии с рекомендованной уровневой последовательностью реализации методов и инструментов «зеленой» логистики.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Malle, S. Russia and China in the 21st century. Moving towards cooperative behaviour / S. Malle // J. of Eurasian Studies. – 2017. – Vol. 8. – P. 136–150.
2. Reducing Carbon Emissions While Growing GDP. URL: <http://www.wri.org/blog/2016/04/roads-decoupling-21-countries-are-reducing-carbon-emissions-while-growing-gdp>
3. Осинцев, Н. А. Факторы устойчивого развития транспортно-логистических систем / Н. А. Осинцев, Е. В. Казармщикова // Современные проблемы транспортного комплекса России. – 2017. – Т. 7. – № 1. – С. 13–21.
4. Green logistics: element of the sustainable development concept. Part 1 / A. Rakhmangulov, A. Sladkowski, N. Osintsev, D. Muravev // Nase More. – 2017. – № 64 (3). – P. 120–126.
5. An approach to achieving the sustainable development goals based on the system of green logistics methods and instruments / A. Rakhmangulov, A. Sladkowski, N. Osintsev, D. Muravev // Transport Problems-2017 Proceeding IX International Scientific Conference. – Moscow, 2017. – P. 541–556.