

УДК 338.656.502

## **ПРОБЛЕМИ ЕКОЛОГІЇ ТА ВПЛИВУ НА НЕЇ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

**Бондарєв Сергій Іванович**, к.т.н., доцент,  
*Національний університет біоресурсів і природокористування України,*  
e-mail: bondarev@nubip.edu.ua

Ризик опустелювання згідно з дослідженням Інституту світових ресурсів, Україна входить до першої п'ятірки зі 138 країн за ризиком посухи. Глобальне потепління в поєднанні з недбалим та неефективним управлінням вже зараз становить серйозну загрозу для земельних і, особливо водних ресурсів. За дослідженнями чисельних дослідників, через 30-40 років значна частина всіх територій зіткнеться із загрозою опустелювання і, у тому числі Україна. До цього можна додати вирубку лісів, спустошення флори і фауни, яка викликана особливо у південних і східних регіонах України через війну, розв'язану Росією. В особливу категорію щодо негативного впливу на природу є кількість неперероблених відходів і, особливо, відходів, які не можна переробити – це викиди автомобільного пального (особливо дизельного) [1].

На думку автора, варто звернути увагу на викиди автотранспорту. У містах України найбільше забруднюють повітря приватний та комерційний транспорт. У Києві цей показник досягає 75-77% (дані з чисельних офіційних українських й іноземних джерел). Одною з причин є низькі екологічні вимоги до авто. Усього в Україні на кінець 2021 року зареєстровано 14,76 мільйона транспортних засобів. Серед приватних автівок в Україні (майже 43%) виготовлені у період 1999-2007 років. Для порівняння, середній показник по ЄС для легкового транспорту складає 10,8 років. Маємо сумні прогнози щодо забруднення від такого автотранспорту [2].

Але, нарешті, у 2021 році у Києві підготувала першу, за роки незалежності, екологічну стратегію розвитку міста. Вона визначає пріоритети екологічної політики Києва у чотирьох сферах:

1. чиста вода;
2. чисте повітря та чиста енергія;
3. зелені насадження та біорізноманіття;
4. циклічне поводження з відходами.

Для кожної з цих сфер визначено цілі, завдання та ключові індикатори відповідно до сучасних європейських та світових тенденцій розвитку міст. Підготовка екостратегії тривала півтора року. Однак, термін офіційного розгляду документа вже давно минув, але громадськість столиці так і не отримала жодної відповіді від влади. Парадокс? Категорично ні! Відповідь можна сформулювати наступним чином. По-перше, гальмування на рівні органів самоврядування, апатія виконавчої служби і байдужість громадян. Всі перераховані проблеми всім відомі. Надалі розглянемо автотранспорт з точки зору логістичної системи.

Отже, дослідження напрямків впливу логістичної діяльності (особливо автотранспорту) на навколишнє середовище спонукає до виявлення ступеню відповідності українських логістичних систем екологічним вимогам. Встановити відповідність системи українським екологічним вимогам та стандартам ЄС і визначити перспективні продукти є дуже актуальним питанням. Як розвивати логістичні процеси в контексті їх екологізації [3].

Взаємозв'язок між логістичною діяльністю та навколишнім середовищем виражається в концепції "еко-логістики" чи "зеленої логістики".

У загальних рисах екологію можна трактувати як науковий підхід, концепцію чи підсистему логістичного менеджменту. Діяльність, спрямована на зменшення шкідливого впливу на навколишнє середовище операцій і процесів у ланцюгу поставок.

Самостійна група екологічних логістичних рішень у виробництві пов'язана з управлінням матеріальними потоками продуктів, термін експлуатації яких закінчився. Цей тип логістики називається зворотною логістикою і передбачає управління логістикою продуктів, які вже були використані. Такі логістичні операції називають зворотною логістикою, що передбачає встановлення економічних розмірів партій, сортування, управління запасами та переміщенням таких матеріальних цінностей. І, головним чином, переробка відходів. У багатьох країнах ЄС (наприклад, у Німеччині, Франції) невикористання відходів є юридичним зобов'язанням, якщо це виправдано з економічної чи екологічної точки зору. Подібні інтегровані системи відновлення та переробки готової продукції охоплюють майже 90% відходів [4].

Основним поясненням такої ситуації є стан автопарку українських перевізників. З чисельних джерел відомо, що середній вік українських транспортних засобів становить близько 21 року (неперевершено в жодній європейській країні!), тому середньостатистичний український автомобіль фактично відповідає екологічному стандарту Євро 0-2. Що стосується вантажних автомобілів, то більшість з них відповідають екологічним стандартам до Євро 4, і дуже мало транспортних засобів відповідають Євро 5. У ЄС ситуація зовсім інша: у 2015 році на ринку домінували вантажівки віком менше двох років. Як наслідок, українські транспортні компанії не можуть отримати дозволи на перевезення від Європейської ради міністрів транспорту для здійснення перевезень до європейських країн. Питання зрозуміле.

Екологічні фактори в сучасній логістичній діяльності не можуть бути проігноровані ні окремими учасниками ланцюгів поставок, ні державою в процесі побудови логістичної системи.

Підводячи підсумок, в Україні існують численні прояви міжнародної неузгодженості логістичної діяльності з екологічними аспектами. Тому в світлі стратегічної мети забезпечення конкурентоспроможності країн ЄС важливим є рівень екологізації логістичної діяльності в країнах ЄС і Україні [4].

З метою посилення конкурентоспроможності вітчизняної логістичної галузі об'єктивно необхідною є інтеграція таких напрямків: законодавчі і економічні заходи, розвиток людських ресурсів, економічні та організаційні

умови діяльності, а також упровадження передового досвіду й соціальний розвиток у сфері екології логістики.

### **Література**

1. Маргіта Н.О., Білоніжка У.З. Сучасні тенденції впровадження “зеленої” логістики // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2014. – № 1. – С. 279–285 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://mmi.fem.sumdu.edu.ua/sites/default/files/mmi2014\\_1\\_279\\_286.pdf](http://mmi.fem.sumdu.edu.ua/sites/default/files/mmi2014_1_279_286.pdf).

2. Чеклов В.Ф., Чеклова В.М. Передумови розвитку “зеленої” логістики на залізничному транспорті // Technology audit and production reserves. – 2014. – № 1/3(15). – С. 43–45 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://irbisnbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE\\_FILE\\_DOWNLOAD=1&Image\\_file\\_name=PDF/Tratriv\\_2014\\_1.3\\_19.pdf](http://irbisnbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Tratriv_2014_1.3_19.pdf).

3. Мащак Н.М. Стратегічна узгодженість логістичної діяльності підприємства

на екологічних засадах // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2011. – № 4. – Т. II. – С. 273–282 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://mmi.fem.sumdu.edu.ua/sites/default/files/mmi2011\\_4\\_2\\_273\\_282.pdf](http://mmi.fem.sumdu.edu.ua/sites/default/files/mmi2011_4_2_273_282.pdf).

4. Смирнов І.Г. Геоекологічна орієнтація управління логістикою виробничо-сервісних систем // Часопис соціально-економічної географії. – 2013. – № 2. – Т. 15. – С. 11–16 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://periodicals.karazin.ua/soccecongeo/issue/view/119/539>.

Міністерство  
освіти і науки  
України



Міністерство освіти і науки України

Національний університет біоресурсів і  
природокористування України

Механіко-технологічний факультет

Кафедра транспортних технологій та засобів у АПК

Академія прикладних наук Університету  
управління та адміністрування в Ополі

Академія інженерних наук України  
Українська асоціація аграрних інженерів



**ЗБІРНИК ТЕЗ  
доповідей  
VI Міжнародної  
науково-практичної конференції  
«Автомобільний транспорт та інфраструктура»**



AutoTransport and Infrastructure

19-21 квітня 2023 року  
м. Київ

**ББК 40.7**  
**УДК 631.17+62-52-631.3**

*Рекомендовано до друку рішенням наукової ради механіко-технологічного факультету Національного університету біоресурсів і природокористування України від 18 квітня 2023 р., протокол № 8 .*

Збірник тез доповідей VI Міжнародної науково-практичної конференції «Автомобільний транспорт та інфраструктура» (19–21 квітня 2023 року). Національний університет біоресурсів і природокористування України. Київ. 2023. 250 с.

ISBN 978-617-8102-96-8

В збірнику представлені тези доповідей науково-педагогічних працівників, наукових співробітників, аспірантів і докторантів, студентів, фахівців транспортної галузі, учасників VI Міжнародної науково-практичної конференції «Автомобільний транспорт та інфраструктура», в яких розглядаються нинішній стан та шляхи розвитку автотранспортної галузі.

ISBN 978-617-8102-96-8

© НУБіП України, 2023.

## ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ:

**Отченашко В. В.**, начальник науково-дослідної частини – голова організаційного комітету;

**Братішко В. В.**, декан механіко-технологічного факультету – заступник голови організаційного комітету;

**Тадеуш Покуса**, проректор Академії прикладних наук Університету управління та адміністрування в Ополь, Польща – заступник голови організаційного комітету;

**Киричок П.О.**, президент Академії інженерних наук України – заступник голови організаційного комітету;

**Загурський О.М.**, професор кафедри транспортних технологій та засобів у АПК – секретар організаційного комітету.

**Войтюк В. Д.**, професор кафедри технічного сервісу та інженерного менеджменту імені М. П. Момотенка;

**Дьомін О.А.**, доцент кафедри транспортних технологій та засобів у АПК;

**Калінін Є. І.**, завідувач кафедри тракторів, автомобілів та біоенергоресурсів;

**Новицький А. В.**, завідувач кафедри надійності техніки;

**Мацюк В. І.**, заступник декана з наукової роботи механіко-технологічного факультету, професор кафедри транспортних технологій та засобів у АПК;

**Михайлович Я. М.**, професор кафедри технічного сервісу та інженерного менеджменту імені М. П. Момотенка;

**Роговський І. Л.**, завідувач кафедри технічного сервісу та інженерного менеджменту імені М. П. Момотенка.

**Савченко Л.А.**, завідувачка кафедри транспортних технологій та засобів у АПК.