

2. Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. The European Green Deal. COM, 2019/ URL: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/european-green-deal-communication_en.pdf

3. The ESPO Green Guide 2021, a Manual for European Ports Towards a Green Future: European Sea Ports Organisation, 20 September 2021. URL: <https://www.espo.be/media/ESPO%20Green%20Guide%202021%20%20FINAL.pdf>

4. Environmental Report, EcoPorts in Sights 2020: European Sea Ports Organisation, 21 October 2020. URL: <https://www.espo.be/media/Environmental%20Report-WEB-FINAL.pdf>

5. Яковлева Н. Як Гамбург перетворився на зелену столицю Європи. Eco town. 2015. URL: <https://ecotown.com.ua/news/YAk-Hamburh-peretvoryvsya-na-zelenu-stolytsyu-YEvropy/>

Секція 4: Управління екологічною безпекою транспортних потоків

Маслій Н. Д.

д-р екон. наук, доц., професор кафедри ¹, с.н.с. ²

¹ Одеський національний університет імені І. І. Мечникова

² Державна установа «Інститут ринку та економіко-екологічних досліджень
Національної академії наук України»
м. Одеса, Україна

Дан Маріус Воїцілас

доктор економічних наук, асоційований професор, старший дослідник,
старший науковий співробітник відділу розвитку сільського господарства
Інституту економіки сільського господарства
Румунської академії наук (Румунія)

ДЕРЖАВНИЙ КОНТРОЛЬ ЗА ВИКОРИСТАННЯМ ВОДНИХ РЕСУРСІВ У СФЕРІ ОХОРОНИ НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА

У сучасному динамічному зростанні вантажопотоків різними видами транспорту збільшується і навантаження на навколишнє середовище, яке призводить до суттєвих змін клімату та екології світу, зокрема і України. Світовим трендом більшості сфер економіки є скорочення інтенсивності забруднення навколишнього середовища. Значний вплив, окрім діяльності підприємств добувної та переробної промисловості, постачальників електроенергії, газу та кондиційованого повітря, здійснюють підприємства водного транспорту, забруднюючи не тільки атмосферне повітря, а й водні ресурси.

Відзначимо, що забруднення акваторій морських і річкових вод може бути викликане не тільки аварійністю, а й експлуатаційною діяльністю суден. Зокрема викиди водного транспорту в 2018 році склали 527,722 тон; обсяги скидання забруднюючих речовин у водні об'єкти – 359,100 тон [1]. При цьому на охорону навколишнього середовища в 2018 році здійснені витрати на суму 150,927 млн грн, в тому числі на заходи з охорони атмосферного повітря – 422,6 тис грн, водного середовища – 56,528 млн грн, безпечне поводження з відходами – 56,329 млн грн.

За даними Державної екологічної інспекції України [2] встановлено, що за результатами здійснення державного нагляду (контролю) за водними ресурсами у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони у 2020 році на всій території країни було здійснено 4682 перевірки, з яких зокрема 130 в Одеській області, що на більше ніж на 40% менше у порівнянні з 2019 роком та складає 15,61% від загальної кількості перевірок водних ресурсів в Україні (табл. 1).

Зокрема, проведено 66 перевірок поверхневих водних ресурсів Одеської області у 2020 році (2019 р. – 79) та 4 морських водних ресурсів (2019 р. – 0), з яких 2 перевірки здійснено берегових об'єктів та 2 – кораблів, морських суден, інших плавучих засобів. Також було здійснено 60 перевірок підземних водних ресурсів та 5 перевірок земель водного фонду. За результатами перевірок у 2020 році Державною екологічною інспекцією було підраховано збитки, що завдано водним ресурсам, на загальну суму 2775,01 тис. грн, що у порівнянні із 2019 роком на 8,44% менше. Зокрема поверхневим водам завдано збитків на суму 145,25 тис. грн, морським – 454,0 тис. грн та підземним 2175,75 тис. грн.

В Одеській області в загальній структурі всіх областей України замічене забруднення водних ресурсів тільки 1,47% у 2020 році та 1,45% у 2019 році. При цьому забруднення морських водних ресурсів здійснюється саме в Одеській області, оскільки в загальній структурі збитків складають 99,15%, що здійснюються кораблями, морськими суднами та іншими плавучими засобами. Зважаючи на зменшення кількості перевірок у 2020 році у порівнянні із 2019 роком, збитки можуть у дійсності бути більшими. Слід відзначити, що у липні 2021 року Державна екологічна інспекція України спільно з Адміністрацією морських портів України підписала Меморандум про співробітництво, що дозволить швидше реагувати на факти забруднення морської акваторії, яким передбачено такі напрямки роботи як [3]: надання оперативної інформації стосовно виявлених фактів скидання суднами забруднюючих речовин у межах акваторії морського порту; сприяння у здійсненні інспекторами Державної екологічної інспекції обстеження території акваторії порту у місці забруднення; регулярний відбір та аналіз проб фонових показників якості води у акваторії; проведення робіт та заходів щодо локалізації наслідків забруднення; проведення спільних заходів щодо проблемних питань, що виникають під час проведення перевірок у межах акваторії морського порту.

Таблиця 1. Результати здійснення державного нагляду (контролю) за водними ресурсами у сфері охорони навколишнього середовища раціонального використання, відтворення і охорони

Сфера контролю	Кількість перевірок, всього		Сума штрафів, тис. грн.				Загальна сума розрахованих збитків, тис. грн	
			накладено		стягнуто		2019	2020
	2019	2020	2019	2020	2019	2020		
Україна								
1000	46676	30252	11148,41	8444,01	10547,95	8111,08	2081841,53	2158741,35
1100	8960	4682	961,78	690,03	875,08	676,87	208368,55	188362,62
1110	4169	2373	404,54	363,25	374,19	353,91	109646,18	60238,39
1120	48	9	11,39	22,22	10,63	22,25	144,32	457,88
1121	43	7	8,82	0,97	8,06	1,00	0,00	0,00
1122	5	2	2,57	21,25	2,57	21,25	144,32	457,88
1130	4701	2300	466,03	303,28	442,75	299,43	72826,51	60996,14
1140	42	0	79,82	1,19	47,52	1,19	25751,54	65174,54
1400	1080	1156	126,03	188,22	113,48	178,02	70139,51	106155,58
Одеська область								
1000	1267	833	450,38	288,37	406,49	287,61	10437,53	8444,82
1100	219	130	21,76	32,59	16,63	30,69	3030,96	2775,01
1110	79	66	3,15	5,49	2,24	4,54	15,37	145,25
1120	0	4	0,00	18,70	0,00	18,70	0,00	454,00
1121	0	2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1122	0	2	0,00	18,70	0,00	18,70	0,00	454,00
1130	140	60	18,62	8,40	14,38	7,45	3015,59	2175,75
1140	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1400	5	5	0,85	0,85	0,85	0,85	0,00	3,49

Примітка: 1000 – Всього, 1100 – Водні ресурси, 1110 – в тому числі: поверхневі, 1120 – морські, 1121 – з них: берегові об’єкти, 1122 – кораблі, морські судна, інші плаваючі засоби, 1130 – підземні, 1140 – плаваючі транспортні засоби, 1400 – Землі водного фонду.

Джерело: складено автором на основі даних [1-2].

Відмітимо, що сукупність стивідорних компаній, які здійснюють свою діяльність на територіях та акваторіях двох найбільших портів України та Одеського регіону, провадять її екологічно відповідально. Зокрема за даними [4] в Одеському морському торговельному порті, в якому у точу числі перевантажується нафта і нафтопродукти, здійснюється діяльність за допомогою нового сучасного обладнання, що забезпечує безпеку навколишнього природного середовища і високу швидкість і якість обробки танкерів. Причали нафторайону обладнані системою автоматичного пожежного захисту (водяна завіса і подача пенораствора на технологічну площадку), на акваторії порту постійно чергують пожежний катер і нафтосміттєзбирач. Територія нафторайону постійно контролюється службою безпеки порту і прикордонною службою.

Група координаційної діяльності нафторайону забезпечує безпечну обробку суден біля причалів, здійснюючи протипожежні заходи, що включають

цілодобове чергування пожежних автомашин, стаціонарного протипожежного комплексу та спеціалізованого буксира, а також відповідно до існуючих природоохоронними вимогами бонування кожного оброблюваного танкера і прийом брудного баласту з танкерів на станцію очищення баластових вод (СОБВ). СОБВ приймає на очищення воду тільки з нефтесодержащими домішками. Одноразовий прийом до 5 000 м³. Загальний обсяг резервуарного парку 43 000 м³. Продуктивність комплексу 300 тонн на добу. Ступінь очищення баластових вод відповідає світовим стандартам (досягає 0,05 мг / л). Очищення акваторії нафтогавані здійснюють нафтосміттязбірники. Група координаційної діяльності нафторайону забезпечує видачу через бункеровщики всіх видів бункера на танкера в необмеженій кількості.

За даними [5] в морському торговельному порті м. Южний працює Комплекс очисних споруд (КОС), що призначений для очищення зливових і виробничих стоків, які далі потрапляють до підрозділів для подальшого використання, зокрема для технологічних потреб котельної, для полива доріг та причалів, гідрозмиви тощо. Слід відзначити, що екологічна безпека саме цього державного стивідорного підприємства України відповідає вимогам міжнародного стандарту ISO 14001:2015. Міжнародні аудитори відзначають високий рівень екологічності під час його виробничої діяльності. Перший сертифікат у сфері екологічної безпеки підприємство отримало у 2004 році. Перехід на нову версію екологічного стандарту відбувся у 2018 році. Міністерство екології та природних ресурсів України тричі визнав це підприємство одним з кращих в Україні з впровадження екологічно безпечних, енергоефективних та ресурсозберігаючих технологій. Так, у липні 2017 року колектив підприємства нагороджено дипломом переможця загальноукраїнської програми «Екологія, довкілля та природокористування в Україні – 2017». У 2019 році державне підприємство стало переможцем Всеукраїнського конкурсу «Екологічна якість та безпека» у номінації «Розвиток більш чистих технологій виробництва», а 2018-му – у номінації «Системний підхід до управління та впровадження більш чистих технологій виробництва».

Також слід відзначити, що підприємство з 2011 року працює у відповідності із вимогами міжнародного стандарту OHSAS 18001:2007. Підприємство дбає про комфортні та безпечні умови портовиків. На всіх виробничих підрозділах ведеться цілодобовий контроль та удосконалення дій щодо дотримання державних та галузевих вимог у сфері охорони праці працівників та збереження їх здоров'я. Для відпрацювання навичок у разі виникнення надзвичайних ситуацій на хімічно небезпечних об'єктах регулярно проводяться тренування. Щорічно весь виробничий персонал підприємства проходить навчання у галузі охорони праці та промислової безпеки, бере участь в протипожежних тренуваннях.

Література

1. Міністерство захисту довкілля та природних ресурсів України. Національна доповідь про стан навколишнього природного середовища в

Україні у 2018 році. URL: <https://mepr.gov.ua/news/35937.html> (дата звернення: 26.10.2021).

2. Державна екологічна інспекція України. URL: https://www.dei.gov.ua/posts?category_id=19&post_type_id=2 (дата звернення: 26.10.2021).

3. Секретаріат Кабінету Міністрів України. У Держекоінспекції розповіли, як оперативно реагуватимуть на забруднення моря. <https://www.kmu.gov.ua/news/u-derzhekoinspekciyi-rozprovili-yak-operativno-reaguvativnut-na-zabrudnennya-morya> (дата звернення: 26.10.2021).

4. Державне підприємство «Одеський морський торговельний порт». URL: <https://omtp.com.ua/ua> (дата звернення: 26.10.2021).

5. Державне підприємство «Морський торговельний порт «Південний». URL: <http://www.port-yuzhny.com.ua/> (дата звернення: 26.10.2021).

Секція 4: Управління екологічною безпекою транспортних потоків

Шкурко Є.Л.,
ст. викладач кафедри БЛТТ ФУТ,
Державний університет інфраструктури та технологій,
м. Київ, Україна

СУЧАСНІ ТРЕНДИ У ЗЕЛЕНІЙ ЛОГІСТИЦІ

У сучасній логістиці з'явилася дуже важлива тенденція – збереження навколишнього середовища. Все більше вітчизняних та міжнародних компаній звертають увагу на впровадження «зелених» технологій у свою діяльність. Підвищену увагу компаній до «зеленого» аспекту їх логістичних операцій обумовлено такими тенденціями, як збільшення інформативності споживачів засобами екологічного маркування, підвищенням попиту на спеціалістів з питань захисту навколишнього середовища, зростання важливості економічних факторів підтримки навколишнього середовища, а також зростання політичного впливу та регулювання у цьому напрямку [1].

Як правило, зменшення шкідливого впливу виробничо-логістичної діяльності розглядаються на усіх етапах технологічного продукту та ланцюгів постачання, які розповсюджені в іноземній практиці. Ключовими технологіями для зниження антропогенного впливу на навколишнє середовище є: зниження відстані при перевезенні вантажів на усіх стадіях ланцюга постачання; збільшення використання локальних ресурсів (скорочення витрат на паливо та шкідливих викидів в атмосферу). А оптимізувавши транспортну мережу, компанія отримує переваги: скорочення навантаження на навколишнє