

ЗЕЛЕНА ЛОГІСТИКА: ВІД ЗМЕНШЕННЯ ВИКИДІВ ДО ЗМІН У ЛАНЦЮГАХ ПОСТАЧАННЯ

В сучасних умовах господарювання, які характеризуються посиленням впливу на навколишнє природне середовище, збільшенням його забруднення, надзвичайно актуальним є питання впровадження принципово нових підходів до здійснення виробничого процесу. Навантаження на довкілля відбувається на тлі загострення конкурентної боротьби за ринки збуту, залучення в процес виробництва все більшої кількості природних ресурсів, що призводить до їх поступового знищення.

Забруднення довкілля, на думку багатьох науковців, є однією з найбільших проблем людства. За даними дослідження американського видання “Lancet” збільшення забруднення навколишнього природного середовища спричиняє більше жертв, ніж війни, насильство, хвороби, голод або стихійні лиха.

Логістика, як ключова складова ланцюга постачання, відіграє важливу роль у світовій економіці. Проте вона також одне із найбільших джерел забруднення повітря. Найбільший вплив з усіх сфер логістики має транспортна логістика.

Транспорт – одне з основних джерел забруднення атмосфери За даними Світового банку, транспорт відповідає за близько 25% загальних викидів парникових газів у світі. Шкідливі викиди транспортних засобів, використання дешевих видів палива, шумове забруднення, викиди вуглецю викликають зміну клімату та визначають транспортну логістику як одну з найбільш еколого-деструктивних сфер.

Кожен автомобіль при згорянні 1 кг бензину використовує 15 кг повітря, зокрема, 5,5 кг кисню. При згорянні 1 т пального в атмосферу викидається 200 кг окису вуглецю. На частку автотранспорту припадає близько 55% шкідливих надходжень загального обсягу, що включають понад 200 різних сполук. У такій ситуації кожна компанія, яка замовляє, надає або якимось чином дотична до логістичних послуг, просто не може пройти повз.

Все це вимагає впровадження у практику господарювання товаровиробників принципово нових методів виробництва, які будуть передбачати більш бережливе ставлення до навколишнього середовища, яке базується на мінімізації викидів у навколишнє

природне середовище. Таким інструментом і є зелена логістика. Стратегічними напрямками впровадження зеленої логістики є зменшення впливу на довкілля без зменшення прибутковості діяльності підприємства та без порушення встановлених господарських зв'язків.

Зелена логістика передбачає використання екологічно стійких практик у транспортуванні та розподілі товарів з акцентом на зменшенні викидів вуглецю, мінімізації відходів, оптимізації маршрутів та використанні екологічно чистих технологій і видів палива.

Світові логістичні провайдери, такі як GEFSCO, вже впроваджують стратегії зі скорочення викидів під час транспортування товарів, зобов'язалися скоротити викиди CO₂ на 30% з 2021 по 2030 рік, використовуючи екологічні види палива, такі як скраплений газ, водень, біодизель та електрика. Вони також вдосконалили інфраструктуру для зберігання електричних автомобілів та планують розширити водневу логістику.

Найбільша енергетична компанія Ørsted розпочала реалізацію проекту FlagshipONE з будівництва заводу з виробництва метанолу. Цей проект був розроблений шведською компанією Liquid Wind, що спеціалізується на пальному, яке є екологічно чистим і виробляється за допомогою відновлюваної електроенергії. Виробництво метанолу розпочнеться у 2025 році, і на рік цього палива вироблятиметься 50 тис. тон.

До речі, до використання екологічно чистого палива — метанолу, зараз переходить багато світових компаній. Наприклад, французький перевізник CMA CGM планує будівництво метанолових контейнеровозів, а компанія Maersk запустила перший у світі контейнеровоз, який працює на метанолі. В планах виготовлення ще більшої кількості таких суден.

З метою скорочення викидів CO₂ і зменшення вуглецевого сліду в морському секторі, Рада ЄС прийняла морську ініціативу FuelEU. Остання спрямована на збільшення використання відновлюваного та низьковуглецевого палива у морському секторі в Євросоюзі. Нові правила будуть застосовуватися з 2025 року і сприятимуть переходу до більш екологічно чистих технологій у морському транспорті.

Друге місце щодо впливу на довкілля посідає виробнича логістика, яка приводить до збільшення обсягу використання виробничих ресурсів; використання земельних ділянок для розміщення виробничих об'єктів та складування відходів виробництва; підвищення шуму та вібрації на прилеглий території; порушення ландшафтів під час будівництва виробничої інфраструктури. Екологізувати виробничу логістику можна шляхом впровадження на підприємстві системи

екологічного менеджменту, яка базується на стандартах ISO 14000, використання у виробництві сучасних зелених технологій, що забезпечують ресурсо- та енергозбереження, максимальне використання сировини, мінімізацію виробничих відходів. Окрім цього, необхідно забезпечити комфортні та екологічно безпечні умови праці на виробництві.

Вплив збутової (розподільчої) логістики виявляється у збільшенні обсягу твердих відходів у процесі реалізації, висипання, витікання, випаровування вантажів через неякісну упаковку.

У розподільчій логістиці під час оцінювання впливу на навколишнє середовище та врахування екологічних факторів проводять аналіз каналів розподілу, оскільки існує її тісний взаємозв'язок з маркетингом. Таким чином, досліджується кон'юнктура ринку для раціональної організації каналів збуту. Сьогодні вже сформувалась екологічна культура споживачів, отже, виникає необхідність враховувати екологічні потреби споживача щодо можливості багаторазового використання та переробки упаковки, створення каналів руху зворотного матеріального потоку.

Таким чином, зелена логістика має низку суттєвих переваг та направлена на зменшення негативного впливу діяльності підприємств на навколишнє середовище, але її переваги не завжди є фінансовими перевагами для підприємства. Зазвичай екологічна діяльність потребує додаткових коштів та ресурсів, що суперечить цілям підприємства як суб'єкта господарської діяльності.

Можна зробити висновок, що зелена логістика дає змогу оптимізувати всі сфери діяльності підприємства, проте найбільшої уваги заслуговує його транспортна складова частина, яка завдає значної шкоди навколишньому середовищу. Якщо не вирішити питання логістичного сервісу, підприємство не зможе ефективно просувати товари на ринку, оскільки сьогодні більшість клієнтів не орієнтована на тривале очікування й віддає перевагу конкурентам з більш швидкою доставкою. Проте для багатьох транспортних вузлів характерна неузгодженість у взаємодії суміжних видів транспорту, задіяних у процесі перевезень.

Список використаних джерел

1. Кобилянська Т. Світовий досвід статистичного оцінювання ефективності зеленої логістики. Проблеми економіки. 2019. № 4 (42). С. 209–214.

2. Марченко Ю. Екологічні проблеми вбивають більше ніж війни, хвороби та стихійні лиха. URL: <https://platforma.org.ua/magazine/text-sq/news/smertelna-ekologiya>.

3. ForFITS Model – Assessing Future CO2 Emissions: United Nations Economic Commission for Europe. Sustainable development GOALS, — Режим доступу: <https://unece.org/forfits-model-assessing-futureco2-emissions>.

4. Зелена логістика [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://www.spilnota.net.ua/ru/article/id-2666>

О. Ліллемяе
*кандидат юридичних наук,
Апарат Верховної Ради України
Інститут економіко-правових досліджень
ім. В.К. Макутова НАН України, м. Київ*

СИСТЕМА МОНІТОРИНГУ І КОНТРОЛЮ ДЕРЖАВНОЇ ДОПОМОГИ ЯК ОДНА З УМОВ ПЕРЕГОВОРІВ ДЛЯ ВСТУПУ УКРАЇНИ В ЄС

Як відомо, система моніторингу і контролю державної допомоги в Україні розпочала свою активну фазу становлення у 2014 році з моменту підписання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода) [1]. Вже у 2017 році з набранням чинності Угоди контроль за державною допомогою суб'єктам господарювання та її вплив на конкуренцію у повній мірі здійснював Антимонопольний комітет України.

На жаль з початком повномасштабної збройної агресії російської федерації проти України, ситуація з функціонуванням системи моніторингу і контролю державної допомоги стала несприятливою для її розвитку, Законом України № 2134-IX від 15 березня 2022 року [2] були внесені зміни до розділу 9 «Прикінцеві та перехідні положення» Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» шляхом його доповнення новим підпунктом 5², відповідно до якого державна допомога, що надається під час дії воєнного стану, є допустимою та не повідомляється до Уповноваженого органу. Запроваджені норми не відповідають принципам міжнародних договорів, які ратифікувала Україна, та багато разів піддавалися критиці