

DOI 10.36074/logos-10.12.2021.v1.02

ВДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В СФЕРІ ПОВОДЖЕННЯ З ВІДХОДАМИ В РЕКРЕАЦІЙНО-ТУРИСТИЧНОМУ РЕГІОНІ

ORCID ID: 0000-0002-8161-632X**Кривенцева Аліна Петрівна**

канд. екон. наук,

м.н.с. відділу економічного регулювання природокористування
*Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАНУ***УКРАЇНА**

Транспортна логістика в сфері поводження з відходами в регіонах із традиційно розвиненими туризмом і рекреацією (а відповідно, з огляду на взаємозв'язок із перенавантаженням антропогенного тиску на довкілля та значним зростанням обсягів утворення відходів у туристичний сезон) має свої особливості, що полягають у підвищеній, у порівнянні з іншими регіонами, інтенсивності надання послуг, більш оперативній і відповідальній роботі підприємств та інших стейкхолдерів, задіяних у цій сфері.

У публікаціях, присвячених проблемам забруднення довкілля та поводження з відходами, в тому числі їх транспортування та зберігання, зокрема в рекреаційно-туристичних регіонах, висвітлено такі питання: теоретичні положення транспортної економіки та транспортного менеджменту (еколого-економічний підхід до аналізу впливу транспорту на навколишнє природне середовище та пошуку шляхів зниження екодеструктивного впливу з боку транспортних засобів) [1]; ринкові умови розвитку транспортної діяльності [2]; готовність до управління змінами на шляху до реалізації Цілей сталого розвитку [3], зокрема в контексті вирішення екологічних конфліктів [4; 5]; логістичні аспекти стратегічного розвитку річкових портів [6]; стан і можливості розвитку внутрішнього водного транспорту [7]; можливості рециклінгу в Україні з урахуванням техніко-технологічних умов дотримання стандартів якості вторинної сировини, при забезпеченні виконання комплексу організаційних заходів [8]; особливості підприємницького менеджменту в межах організаційного розвитку [9]; специфіка підготовки твердих побутових відходів для їх використання в альтернативній енергетиці, на основі морфологічного аналізу складу відходів, на прикладі м. Львів [10]; регіональні аспекти поводження з небезпечними відходами, зокрема в Одеській області [11]; економічні проблеми транспортного обслуговування промислового виробництва [12]; а також безпосередньо в рекреаційній галузі: забезпечення економічної безпеки [13], зв'язок із природною складовою [14-16], оптимізація інвестиційної політики [17].

Розглянемо соціально-економічні показники транспортно-логістичної діяльності в Одеській області (з огляду на брак інформації щодо реверсної логістики та транспортування відходів, аналіз проведено за загальними показниками, що включають у себе дані й у сфері поводження з відходами). За даними в таблиці 1 можна простежити динаміку руху та заробітної плати працівників на підприємствах транспортної та логістичної діяльності в Одеській області. Як бачимо, спостерігається зростання і числа працівників у галузі, і заробітна плата для роботи тут.

Проте високий рівень прийому та високий рівень вибуття працівників говорить про те, що робітники не затримуються на робочих місцях, оскільки, передусім, рівень винагороди а абсолютному значенні є низьким.

Розглянемо фінансово-економічні показники транспортної та логістичної діяльності в Одеській області (табл. 1):

- чистий дохід зростав протягом 2016-2018 рр. з 34318 млн грн до 37101 млн грн, отже збільшився майже на три мільярда грн;
- чистий прибуток підприємств залишається незмінним уже протягом трьох років; при тому, що в 2015 році, як і більшість показників, він був на вищому рівні;
- фінансовий результат демонструє зростання протягом усього досліджуваного періоду – до 3221 млн грн в 2018 році;
- рівень рентабельності дещо втратив свої позиції, проте залишається на порівняно високій позначці: 7,8% протягом 2017-2018 років;
- зменшується кількість збиткових підприємств, а також їх загальний збиток: 1778 млн грн в 2018 році у порівнянні з 2000 млн грн у 2017 році.

Загалом фінансово-економічні показники є задовільними.

Таблиця 1

Соціально- та фінансово-економічні показники транспортно-логістичної діяльності в Одеській обл., тис. грн, 2015-2018 рр.

Показник	2015	2016	2017	2018
Прийнято працівників, осіб	12500	13200	16617	16862
Вибуло працівників, осіб	14334	15052	16115	19439
Різниця, осіб	-1834	-1852	-502	-2577
Рівень прийому працівників, % до середньооблікової кількості штатних працівників	19,2	20,4	26,1	26,2
Рівень вибуття працівників, % до середньооблікової кількості штатних працівників	22,1	23,3	25,3	30,2
Середньомісячна заробітна плата штатних працівників, грн	6459	8023	9923	9923
Чисті доходи, млн грн	51222,4	41564,1	42411,8	44662,5
Витрати, млн грн	54912,0	41235,6	39350,3	41440,6
Фінансовий результат (сальдо), млн грн	-3689,6	328,5	3061,5	3221,9
Чистий прибуток (збиток), тис. грн	-3689585,6	328481,3	3061490,8	3221893,3
Рівень рентабельності, збитковості (-), %	-6,7	0,8	7,8	7,8

Дані сформовано з [18; 19]

В Одеській області та інших регіонах із традиційно розвиненою рекреаційно-туристичною діяльністю в Україні [20-22] поточна та допандемічна ситуація в сфері поводження з відходами не відповідає потребі суспільства в забезпеченні екологічно чистого та соціально-спрямованого середовища для відпочинку та оздоровлення.

З метою використання для покращення ситуації розглянемо досвід транспортно-логістичної діяльності в сфері поводження з відходами в Німеччині [23-25], який поступово слід впроваджувати в Україні.

Відповідно до законодавства, що постійно вдосконалюється з урахуванням змін у економіці та навколишньому середовищі та враховуючи позитивний досвід Німеччини [24], перевезення відходів має підпадати під дію великої кількості законодавчих норм, про зміст яких повинні бути поінформовані експедитори та транспортні компанії. Як юридичний наслідок перевезення небезпечних відходів, виникає обов'язок щодо інформаційного супроводження цієї діяльності. Крім того, на вимогу компетентного органу виникає зобов'язання щодо необхідних спеціальних знань для транспортування небезпечних відходів. Це в основному стосується всіх компаній, які не перевозять небезпечні відходи на комерційній основі.

Розглянемо досвід перевезення відходів, який можна використати для впровадження в українських умовах (при врахуванні місцевих особливостей і ситуації, що склалася в країні та в економіці станом на сьогоднішній день). Отже, в практиці експедирування вантажів різниця між комерційним та некомерційним транспортом відходів не завжди є однозначно можливою. Наприклад, питання про те, чи рекламуються власні відходи чи відходи від третіх осіб, може в певних випадках відігравати певну роль у відмежуванні комерційного транспорту від перевезення в рамках економічних підприємств. Так, наприклад, транспортування власних або самостійно створених відходів здійснюється не на комерційній основі, а в умовах господарських підприємств, оскільки ця діяльність не відбуватиметься за участю третіх осіб. І навпаки, не кожен транспорт для третіх сторін обов'язково є комерційним.

Повинні бути досить жорсткі вимоги для власників бізнесу з транспортування відходів, а саме:

- порядність і надійність особи власника бізнесу та особа, що здійснює нагляд за відповідальною компанією;

- обізнаність у справі: в ході експертизи перевіряються знання власника бізнесу. Власник може вільно не брати на себе відповідальність за управління та нагляд за перевізником, а передавати його одній або більше іншим особам. Існує три варіанти підтвердження такої експертизи: 1) дворічна практична діяльність у галузі транспортування відходів; 2) однорічна практична діяльність у галузі транспортування відходів, якщо є відповідна професійна кваліфікація; 3) разовий візит до визначеного курсу (іспит не планується);

- експертиза іншого персоналу (водія, диспетчера): спочатку вони проходять планове навчання за допомогою інструктажу / навчання для включення та подальшого розвитку. Курс повторюється кожні три роки.

Повинна бути чітко відпрацьована дозвільна процедура перевезення небезпечних вантажів: на перевезення небезпечних відходів транспортна компанія повинна мати дозвіл, для цього заява про дозвіл повинна бути адресована компетентному органу відповідного регіону чи міста (дозвіл потрібно перевозити в транспортному засобі).

Центральне координаційне бюро земель (ZKS-Abfall) [25] розробило проект, в основі якого знаходиться «електронна процедура виявлення відходів». У рамках цього проекту реалізовано пропозицію щодо впровадження процедури електронного виявлення відходів, затверджену міністрами навколишнього середовища у листопаді 2004 року та підготовлену Федеральним управлінням інформаційної безпеки (BSI). Постановою Федерального Кабінету від 28.2.2007 р. Проект було включено до плану реалізації на 2007 рік програми «Електронний уряд 2.0 – Федеральна програма».

Відповідно до регламенту щодо виявлення відходів, станом на 1 квітня 2010 року всі сторони, які беруть участь у процесі утилізації небезпечних відходів, зобов'язані використовувати електронні докази - це стосується

виробників відходів, операторів з вивезення відходів, перевізників та компетентних органів. Наступний крок був зроблений 1 лютого 2011 року – відтоді обов'язково використовувати електронний підпис замість письмового підпису.

У проекті ZKS [25] відповідальні наглядові органи федеральних земель співпрацюють зі сферою поводження з відходами та Федеральним міністерством охорони навколишнього природного середовища, охорони природи та ядерної безпеки. Землі представлені національною робочою групою «Загальні системи поводження з відходами» та їхнім офісом. Працює інформаційно-координаційна система управління відходами. Представники бізнесу – від підприємств, що займаються виробництвом відходів, компаній, що займаються перевезенням відходів, і компаній, що займаються видаленням відходів. Завдяки високому інноваційному потенціалу Федеральне міністерство внутрішніх справ підтримує цей проект у рамках високотехнологічної стратегії федерального уряду.

Організація центру являє собою такі дії. Адміністративна угода забезпечує основу для співпраці між добровільними об'єднаннями та юридичними зобов'язаннями. Вона регламентує правові, організаційні та фінансові засади для спільного створення, функціонування та подальшого розвитку комп'ютерних систем поводження з відходами. Це може включати завдання щодо збору та обслуговування даних, а також організації електронного обміну даними. Необхідною умовою є те, що це завдання контролю, моніторингу, планування та виконання зобов'язань щодо інформації та звітності на національному та міжнародному рівні.

У той же час ресурси можна економно використовувати, а синергетичні ефекти можна використовувати для вирішення майбутніх завдань щодо управління відходами шляхом розподілу праці та взаємного обміну даними. Витрати на разові інвестиції або щорічні витрати на постійну експлуатацію, що виникають для країн із спільної мережі передачі даних, розподіляються відповідно до спеціального ключа для відповідної комп'ютерної системи. Якщо не всі учасники беруть участь у проекті, використовується, відповідно, адаптований ключ.

Вищим органом при реалізації проекту є державна робоча група, яка і відповідає за координацію співпраці між учасниками. Його постанови є обов'язковими для інших органів.

Керівна група здійснює повсякденну діяльність вказаного вище центру та несе відповідальність за координацію всіх комп'ютерних програм. Можуть створюватися робочі групи для виконання конкретних завдань, які можуть бути тимчасовими або постійними.

Приєднання до розробки системи спостереження за відходами є добровільним. Законодавство про закінчення терміну експлуатації транспортних засобів додає юридично обов'язкове завдання до створення спільного офісу по закінченню експлуатації транспортних засобів.

Центр має такі цілі [25]:

- розробка, використання та подальший розвиток спільних програм;
- організація загальнодержавної мережі передачі даних;
- обмін даними для мінімізації навантаження;
- забезпечення даних транснаціонального моніторингу потоків відходів;
- управління власним бюджетом, що забезпечується учасниками.

Цікавим є досвід створення загальної комп'ютерної системи відходів [23]. Для ефективного моніторингу поводження з відходами важлива актуальна,

вичерпна та достовірна інформація щодо утилізації відходів. Без використання сучасних інформаційних технологій надання та оцінка необхідних даних вже не можливі.

Для того, щоб мати можливість ефективно надавати необхідну інформацію та інструменти в сфері поводження з відходами своїм органам з питань відходів, усі землі погодилися тісно співпрацювати щодо укладення Адміністративної угоди щодо об'єднаних систем відходів. Ефект співпраці забезпечується спільною розробкою програмного забезпечення та інтенсивним обміном даними та інформацією. Система моніторингу відходів надає користувачам управління відходами можливість ефективно керувати всіма даними, необхідними для моніторингу поводження з відходами. Зміст цього поводження впливає із відповідних законодавчих і нормативних актів, а також відповідних європейських директив та правил.

Отже, транспортно-логістична діяльність у сфері поводження з відходами в регіонах із підвищеними вимогами до якості навколишнього природного середовища та інфраструктури для надання рекреаційно-туристичних послуг, потребує оперативних заходів із вдосконалення, відповідно до стандартів економічно розвинених країн, зокрема в аспектах інформаційного забезпечення, оптимізації функцій планування, мотивування та моніторингу.

Список використаних джерел:

- [1] Голубев, И. Р., Новиков, Ю. В. (1987). *Окружающая среда и транспорт*. Москва: Транспорт.
- [2] Тадыка, И. Б. (1992). *Экономический анализ эффективности деятельности промышленно-транспортных комплексов в условиях формирования рыночных отношений: дис. канд. экон. наук*. Одесса : ИППРЕИ.
- [3] Shevchenko, H., Petrushenko, M., Burkynskyi, B., Khumarova, N. (2021). SDGs and the ability to manage change within the European green deal: The case of Ukraine. *Problems and Perspectives in Management*, 19(1), 53-67. [http://dx.doi.org/10.21511/ppm.19\(1\).2021.05](http://dx.doi.org/10.21511/ppm.19(1).2021.05)
- [4] Петрушенко, М. М. (2012). Економічні ігри проти природи: модель прийняття рішень у сфері управління екологічними конфліктами. *Бізнес Інформ*, (4), 130-132. Вилучено з http://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2012-4_0-pages-130_132.pdf
- [5] Прокопенко, О. В., Петрушенко, М. М. (2013). Системно-синергетичний підхід до управління екологічними протиріччями на територіальному рівні. *Маркетинг і менеджмент інновацій*, (1), 254-266. Вилучено з <https://mmi.fem.sumdu.edu.ua/en/journals/2013/1/254-266>
- [6] Тимошук, О. М., Кучерук, Г. Ю., Мельник, О. В. (2015). *Логістична стратегія розвитку річкових портів України*. Київ : ІПРЕЕД НАН України.
- [7] Підлісний, П. (2016). Внутрішній водний транспорт: історія, проблеми, напрями розвитку. *Економіст*, (1), 10-20.
- [8] Завгородня, Н. І., Півоваров, О. А. (2013). Організаційно-методичні заходи поводження з твердими побутовими відходами. *Вопросы химии и химической технологии*, (2), 97-100.
- [9] Шевченко, Г. М. (2010). Підприємницький менеджмент у контексті організаційного розвитку. *Вісник Сумського державного університету. Серія Економіка*, (2), 63-72. Вилучено з <http://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/3052>
- [10] Крайнов І. П., Крилюк, В. М., Прокопчук, О. Л. (2014). Розподіл твердих побутових відходів за морфологічним складом для використання в якості альтернативного палива. *Вісник Хмельницького національного університету. Серія: Технічні науки*, (1), 261-264.
- [11] Ковалева Н. Г., Хумарова, Н. И. (2002). Региональные аспекты менеджмента токсичных отходов. *Экономические инновации*, (13), 241-242.
- [12] Котлубай, М. И. (1992). *Экономические проблемы транспортного обслуживания промышленного производства в условиях многообразия форм собственности и рыночных отношений (на примере морского транспорта) : дис. док. экон. наук*. Одесса: ИПРЭИ.
- [13] Shevchenko H. M., Reznik O. M. (2015). Ensuring state economic security in the area of taxation: agent-based and subject-based legal approaches. *Aktual Problems of Economics*, 168(6), 167-172. Вилучено з http://nbuv.gov.ua/UJRN/ape_2015_6_23

- [14] Шевченко, Г. М. (2007). Принципи побудови організаційно-економічного механізму формування та використання природно-рекреаційного потенціалу території. *Вісник Сумського державного університету. Серія Економіка*, (1), 60-66. Вилучено з <https://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/1866>
- [15] Петрушенко, М. М. (2013). *Прогнозування та регулювання розвитку національної економіки: соціоприродні й економічні протиріччя*. Суми: Університетська книга.
- [16] Кислий В. М., Шевченко Г. М. (2007). Роль та місце природно-рекреаційної сфери в системі територіально-економічних відносин. *Екологічний менеджмент у загальній системі управління*. Суми: СумДУ. Вилучено з <https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/7894/1/Kyslyi.pdf>
- [17] Shevchenko, H. M. (2017). Regulatory policy and optimization of investment resource allocation in model of functioning recreation industry. *Baltic Journal of Economic Science*, 3(1), 109-115. <http://dx.doi.org/10.30525/2256-0742/2017-3-1-109-115>
- [18] Котвицька Л. Е. (ред.) (2018). *Статистичний щорічник Одеської області у 2017 році*. Одеса : ГУС в Одеській обл.
- [19] Головне управління статистики в Одеській області: офіційний сайт. <http://www.od.ukrstat.gov.ua/>
- [20] Shevchenko, H., Petrushenko, M., Burkynskiy, B., Khumarova, N., & Kodzhebash, A. (2021). Input-output analysis of recreational assets within the inclusive sustainable development in Ukraine. *Entrepreneurship and Sustainability Issues*, 8(3), 90-109. [https://doi.org/10.9770/jesi.2021.8.3\(5\)](https://doi.org/10.9770/jesi.2021.8.3(5))
- [21] Кислий, В. М., Шевченко, Г. М. (2007). Аналіз передумов формування ринку рекреаційних послуг в Україні. *Механізм регулювання економіки*, (2), 27-36. Вилучено з <https://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/3127>
- [22] Шевченко, Г. М. (2017). *Прогнозування розвитку рекреації в Україні : соціально-економічний екілібріум*. Суми: Університетська книга.
- [23] ASYS – ein gemeinsames Abfall-DV-System der Länder (2019). Вилучено з <https://www.asysnet.de/>
- [24] Die Beförderung von Abfällen (2015). Bonn: DSLV. Вилучено з [https://www.dslv.org/dslv/web.nsf/gfx/04FA93428FA8FE40C1257EE50032D98A/\\$file/Leitfaden%20Bef%C3%B6rderung%20von%20Abf%C3%A4llen_AbfAEV_%20Stand%20Oktober%202015.pdf](https://www.dslv.org/dslv/web.nsf/gfx/04FA93428FA8FE40C1257EE50032D98A/$file/Leitfaden%20Bef%C3%B6rderung%20von%20Abf%C3%A4llen_AbfAEV_%20Stand%20Oktober%202015.pdf)
- [25] ZKS Abfall (2019). Вилучено з <https://www.zks-abfall.de>
-