



Матеріали XXIV Міжнародної науково-практичної конференції
«Екологія. Людина. Суспільство» (5 червня 2024 р., м. Київ, Україна)

Handbook of the XXIV International Science Conference
«Ecology. Human. Society» (June 5, 2024, Kyiv, Ukraine)

ISSN (Online) 2710-3315

<https://doi.org/10.20535/EHS2710-3315.2024.303424>

ЕКОЛОГІЧНІ РИЗИКИ ТА УПРАВЛІННЯ ПРИРОДООХОРОННОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗИ

Олена СОРОЧИНСЬКА

Державний університет інфраструктури та технологій

вул. Кирилівська, 19, м. Київ, 04071, Україна

e-mail: ellena06.84@ukr.net

***Анотація:** У роботі підіймається питання сучасного управління природоохоронною діяльністю як на підприємствах транспортної галузі так і загалом в Україні. Дане питання є особливо актуальним в зв'язку з майбутнім відновленням України після закінчення військових дій, адже у довгостроковій перспективі процес післявоєнного розвитку має стати фундаментальним переходом України до зеленої та чистої економіки. Якщо до повномасштабної війни вважалося, що стрімке переведення системи управління на європейські стандарти є неможливим, то рівень руйнувань у інфраструктурній та промисловій сферах вказують на шанс таки зробити цей стрибок. Для того, аби забезпечити зелену відбудову післявоєнної України, яка покращить екологічну ситуацію та одночасно дозволить державі інтегруватися у європейські ринки, Україні необхідне ефективне управління, що дасть змогу гарантувати перехід до європейських стандартів промисловості, іншого користування природними ресурсами та охорони довкілля.*

***Ключові слова:** екологічні ризики, управління природоохоронною діяльністю, транспортна галузь.*

Сьогодні в Україні досить гостро стоять проблеми забруднення довкілля від транспортної інфраструктури. Це безпосередньо вплив автомобільного, залізничного, авіаційного та водного транспорту, а також антропогенний вплив на навколишнє середовище під час проектування, будівництва та експлуатації лінійних транспортних об'єктів. Для транспортних засобів використовують паливе з різних видів нафтопродуктів і мастил, леткі фракції яких у складі відпрацьованих газів дизельних та бензинових двигунів внутрішнього згорання забруднюють практично всі об'єкти довкілля.

Серед усіх транспортних засобів автотранспорт залишається основним джерелом забруднення атмосферного повітря та порушення екологічної рівноваги. Залізничний транспорт є більш екологічним та енергоефективним, ніж автомобільний, але залізниця є джерелом шуму, вібрації та електромагнітних коливань. Залізничний транспорт має багато джерел викидів в атмосферу, включаючи локомотиви, вагонні депо, вагонні ділянки та ремонтні майстерні. При цьому 90% викидів припадає на котельні та кузні. Залізничні під'їзні колії часто забруднені пилом від сипучих вантажів, нафтопродуктів та інше. Крім того, залізничний транспорт є одним з основних споживачів паливно-енергетичних ресурсів у господарському комплексі країни. Залізничний транспорт споживає понад 9% виробленої електроенергії. Все це свідчить про значний вплив екологічних факторів на діяльність залізничних компаній та необхідність підвищення ефективності їх природоохоронної діяльності як складової сталого розвитку [1].

Екологічні ризики можуть бути викликані природними та техногенними небезпеками. Природні ризики пов'язані з непередбачуваними природними явищами, такими як землетруси, повені, виверження вулканів. Техногенні виникають в результаті господарської діяльності людини. Класифікація ознак екологічних ризиків в контексті екологічної безпеки приведено на рисунку 1 [2].



Рис. 1. – Класифікація ознак екологічних ризиків [2]

За такими характеристиками екологічні ризики відрізняються від інших видів ризиків:

- 1) антропоцентрична спрямованість екологічного ризику, яка виходить із того положення, що екологічний ризик є, в першу чергу, ризиком зниження якості навколишнього природного середовища, через що негативно впливає на життя та здоров'я людини;
- 2) поліваріантність форм походження екологічного ризику, що визначає можливість його прояву внаслідок природно-стихійних чинників і техногенно-антропогенних загроз;
- 3) обмеженість можливості абсолютного визначення екологічного ризику, через що неможливо повністю та завчасно вивчити всі прояви екологічних загроз;
- 4) кумулятивність екологічного ризику внаслідок прояву так званого «ефекту ланцюгової реакції» та «ефекту доміно», через що один конкретний чинник екологічного ризику може спричинити здійснення низки інших екологічних ризиків, що можуть понести великі негативні наслідки життю та здоров'ю людини і якості довкілля;
- 5) субінституційність екологічного ризику, яка пов'язана з можливістю його прояву через інші ризики природного та техногенного походження, що зумовлює настання екологічних інцидентів з наслідками технологічних, технічних порушень, правопорушень у галузі охорони праці тощо [3].

Основні тенденції розвитку транспортної галузі в Україні для зменшення проявів екологічних ризиків [4]:

- ✓ використання високотехнологічних та ергономічних транспортних засобів, супутникової навігації, інтелектуальних транспортних систем, інформаційних технологій;
- ✓ застосування композитних матеріалів, зниження металоемності, покращення аеродинаміки та безпечності транспортних засобів;
- ✓ використання паливно-економічних та екологічних транспортних засобів, застосування альтернативних видів палива, тощо;
- ✓ прискорення і забезпечення своєчасної доставки пасажирів та вантажів завдяки

**Матеріали XXIV Міжнародної науково-практичної конференції
«Екологія. Людина. Суспільство» (5 червня 2024 р., м. Київ, Україна)**

швидкісним видам транспорту та розвитку логістики;

- ✓ забезпечення транспортної доступності для населення, високої мобільності трудових ресурсів, збільшення дальності та скорочення часу поїздки пасажирів у мегаполісах;
- ✓ насичення автомобілізацією в розвинених країнах, її подальше стримування у містах завдяки розвитку громадського та муніципального транспорту.

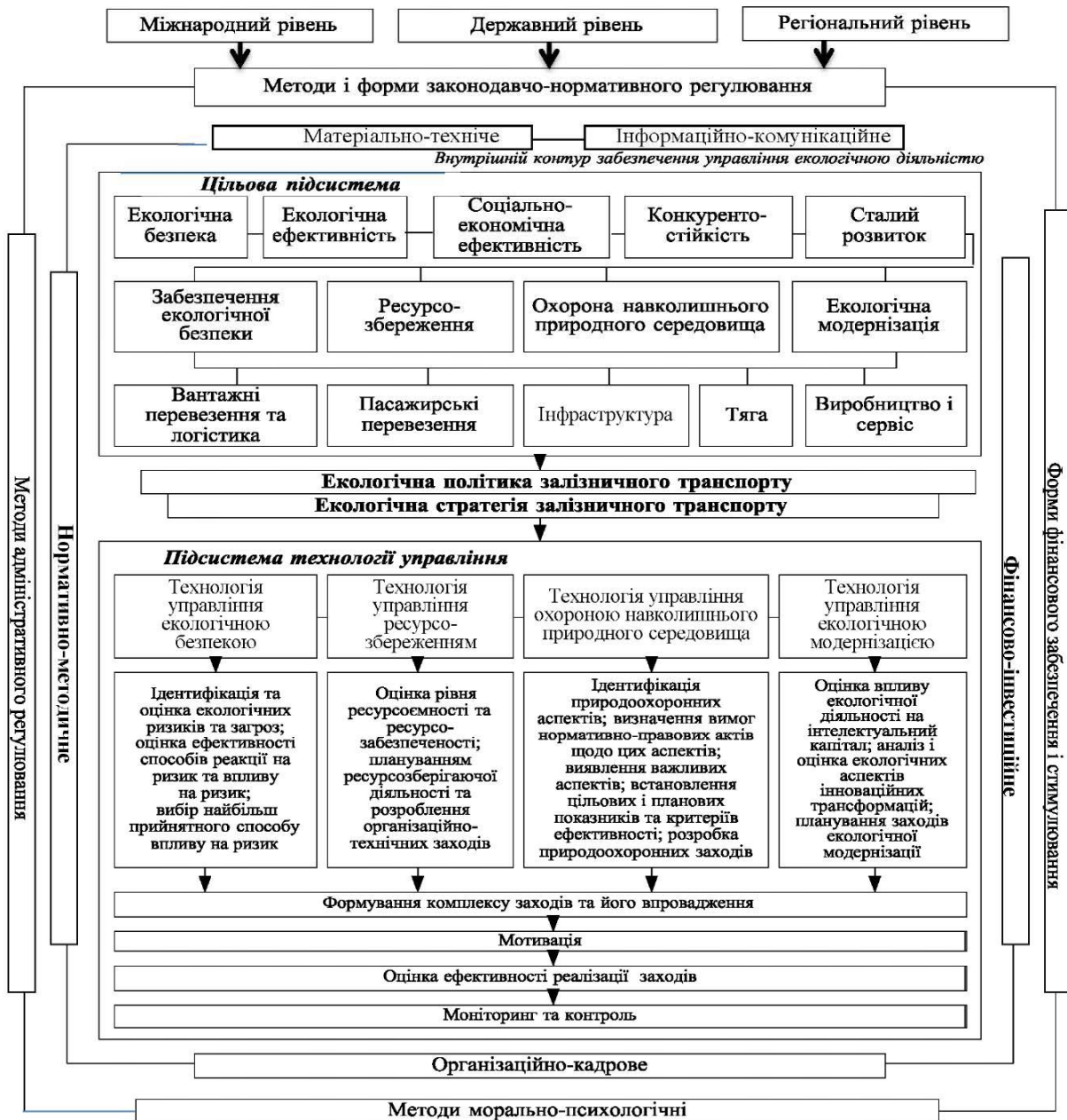


Рис. 2. Система управління екологічною діяльністю підприємств залізничного транспорту [4]

Метою управління ризиками є підвищення вірогідності виникнення і впливу сприятливих та зниження несприятливих для проекту подій. Аналіз і оцінка ризиків під час розробки та впровадження цих проектів дозволяє підвищити рівень їх безпеки, ефективність та результативність [2].

Загалом систему управління екологічними ризиками на залізничному транспорті можна представити у вигляді чотирьох підсистем: цільової, контрольної, керованої та забезпечувальної, обмежених контурами міжнародної, національної та регіональної екологічної політики, як показано на рисунку 2.

Пом'якшити екологічні ризики можливо виконуючи такі дії: уникнення ризиків, зменшення ризиків, відновлення екосистем і компенсація збитків [5].

Зміст природоохоронної діяльності на залізничному транспорті визначаємо як діяльність, направлену на раціональне використання природних ресурсів, зменшення негативного навантаження на навколишнє природне середовище, зниження викидів та скидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря і водні джерела, утилізацію відходів, підвищення ефективності природоохоронних заходів.

Серед першочергових завдань якісного управління природоохоронною діяльністю на залізничному транспорті можна виокремити запобігання негативному впливу господарської діяльності підприємств і об'єктів галузі на навколишнє природне середовище та створення умов для подальшої екологізації залізничного транспорту.

Для поліпшення екологічної ситуації у залізничній галузі необхідно:

- створити системи баз даних з метою обробки інформації з екологічної ситуації на підприємствах залізничного транспорту;
- розробити безвідходні ресурсощадні технології і екологічну техніку для очищення вентиляційних викидів підприємств залізничного транспорту від токсичних забруднень (органічні розчинники, аерозолі ділянок нанесення антикорозійних покриттів) з одержанням із забрудників товарних продуктів;
- провести комплексну оцінку екологічної ситуації в місцях розташування залізничних підприємств, прогноз її зміни, розробку і поетапну реалізацію моніторингу й оздоровлення навколишнього середовища;
- організувати моніторинг і розробку засобів поліпшення умов праці й екологічного стану на залізницях;
- посилити електрифікацію з метою декорбанізації транспортної галузі.
- впорядковувати зелені зони уздовж залізниць.

Література

1. Панченко Н.Г. Управління екологічною діяльністю на підприємствах залізничного транспорту. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Економіка і менеджмент №33. 2018. – С. 59 – 64.
2. Зюзюн В.І. Методи та моделі управління екологічними ризиками в проєктах розвитку транспорту: дис. Національний транспортний університет, Київ. 2017. 202 с.
3. Бакуліч О.О., Кіс О.Р., Занора В.О. Тенденції управління екологічними ризиками транспортних проєктів. Збірник наукових праць Черкаського державного технологічного університету. Серія: Економічні науки. № 56. 2020. – С. 62 – 69.
4. Аналіз стану безпеки руху та аварійності на наземному транспорті в Україні за 2021 рік. Електронний ресурс: http://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/Bezpeka_DTP/2022/analiz_avariynosti_2021.
5. Losos, Elizabeth Claire, et al. Reducing environmental risks from belt and road initiative investments in transportation infrastructure. World Bank Policy Research Working Paper. 2019. – 8718.

ENVIRONMENTAL RISKS AND MANAGEMENT OF ENVIRONMENTAL
PROTECTION ACTIVITIES AT ENTERPRISES IN THE TRANSPORT INDUSTRY

Olena SOROCHYNSKA

State University of Infrastructure and Technology, Ukraine

<https://orcid.org/0000-0003-2477-1275>

DOI: <https://doi.org/10.20535/EHS2710-3315.2024.303424>

Keywords: *environmental risks, management of environmental protection activities, transport industry.*

Abstract

The work raises the question of modern management of environmental protection activities both at enterprises of the transport industry and in Ukraine in general. This issue is especially relevant in connection with the future recovery of Ukraine after the end of hostilities, because in the long term, the process of post-war development should become Ukraine's fundamental transition to a green and clean economy. If before the full-scale war it was believed that the rapid transfer of the management system to European standards was impossible, the level of destruction in the infrastructural and industrial spheres indicates a chance to make this leap.