

Задля механізму контролю міжнародної торгівлі видами, що перебувають під загрозою зникнення, було створено СІТЕС та СМС. Ці конвенції використовують підхід до переліку видів, а також служать основою для розробки угод і меморандумів про взаєморозуміння щодо конкретних видів, таких як горили та акули.

Екосистемний підхід – це стратегія інтегрованого управління земельними, водними та живими ресурсами, яка сприяє збереженню та сталому використанню на справедливій основі — є основою для дій відповідно до конвенцій, спрямованих на збалансовану реалізацію трьох цілей CBD. Урядам пропонується впроваджувати екосистемний підхід разом із підходами до управління та збереження, такими як охоронні території та програми, орієнтовані на види. Низка програм роботи, включно з інструкціями щодо впровадження для сторін, були розроблені в рамках конвенції про біологічне походження для охоронюваних територій і традиційних знань, а також тематичних сфер, включаючи гірські, морські та прибережні, острови, внутрішні води, ліси, засушливі та підводні райони.

Найважливіше те, що відповідальність за впровадження природоохоронних заходів лежить на національних урядах. Конвенція про біорізноманіття допомагає ініціювати прийняття національних законів і політики шляхом переговорів і прийняття міжнародних цілей, а також зобов'язання сторін розробляти національні стратегії та плани дій щодо збереження біорізноманіття.

## СТАЛІЙ РОЗВИТОК ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ УРБАНІЗОВАНИХ ТЕРИТОРІЙ ЯК ФАКТОР ЗМЕНШЕННЯ КЛІМАТИЧНОГО ЕФЕКТУ

*Лебедь О.Є., маг., Желновач Г.М., к.т.н., доц.,*

*Харківський національний автомобільно-дорожній університет,*

*м. Харків, Україна*



Co-funded by the  
Erasmus+ Programme  
of the European Union

Роль транспорту в сталому розвитку було вперше визнано на Зустрічі на вищому рівні Організації Об'єднаних Націй "Планета Земля", що відбулася 1992 року, та закріплено в її підсумковому документі - Порядку денному на ХХІ століття. Згодом у рамках п'ятирічного огляду перебігу здійснення Порядку денного на ХХІ століття на дев'ятнадцятій спеціальній сесії Генеральної Асамблеї ООН 1997 року було висловлено припущення про те, що протягом наступних двадцяти років транспорт буде основним фактором, який зумовлюватиме підвищення світового попиту на енергоносії (на цей час він справді є найбільшим кінцевим користувачем енергоносіїв у розвинених країнах і найшвидше зростаючим у більшості країн, що розвиваються). Крім того, на Всесвітній зустрічі на вищому рівні зі сталого розвитку 2002 року роль транспорту було знову відзначено в підсумковому документі -

Йоганнесбурзькому плані виконання рішень (ЙПВР). У ЙПВР було наведено безліч опорних точок для сталого транспорту в контексті інфраструктури, систем громадського транспорту, мереж доставки товарів, доступності, ефективності та зручності транспорту, а також підвищення якості повітря в містах, поліпшення стану здоров'я людей і скорочення викидів парникових газів.

Останніми роками увага світової громадськості до транспорту не слабшає. На Конференції Організації Об'єднаних Націй зі сталого розвитку ("Rio+20"), що відбулася 2012 року, світові лідери одностайно визнали, що транспорт і мобільність мають вкрай важливе значення для сталого розвитку. Екологічно безпечний транспорт може сприяти економічному зростанню та підвищенню доступності. Екологічно безпечний транспорт забезпечує вищий рівень інтеграції економіки і при цьому дає змогу зберігати довкілля, сприяючи підвищенню рівня соціальної справедливості, покращенню стану здоров'я людей, забезпеченню стійкості міст, налагодженню зв'язків між міськими та сільськими районами та підвищенню продуктивності в сільських районах.

Згодом Генеральний секретар ООН у своїй п'ятирічній програмі дій відніс транспорт до числа основних компонентів сталого розвитку. У зв'язку з цим у серпні 2014 року Генеральний секретар заснував і ввів у дію Консультативну групу високого рівня зі сталого транспорту (КГВУ-УТ), яка представляє всі види транспорту, включно з автомобільним, залізничним, повітряним, морським, поромним і міським громадським транспортом. Винесені Консультативною групою рекомендації щодо політики були представлені Генеральному секретареві в доповіді про глобальні перспективи в галузі сталого транспорту під назвою "Mobilizing Sustainable Transport for Development" ("Забезпечення сталого розвитку транспорту в інтересах розвитку"), випущеному в листопаді 2016 року на першій Глобальній конференції зі сталого транспорту.

Важливість сталого транспорту для країн, що перебувають в особливій ситуації, також була визнана міжнародним співтовариством у рамках Стамбульської програми дій для НРС, Віденської програми дій для РСНВМ, Програми "Шлях Самоа" для МОСТРАД, Сендайської рамкової програми зі зниження ризику лих і Нової програми розвитку міст.

У Порядку денному в галузі сталого розвитку на період до 2030 року необхідність забезпечення сталого розвитку транспорту відображена в низці цілей і завдань у сфері сталого розвитку, особливо тих, що стосуються продовольчої безпеки, охорони здоров'я, енергетики, економічного зростання, інфраструктури та міст і населених пунктів. Важливість транспорту для боротьби зі зміною клімату наголошується також у рамках РКІКООН: транспортний сектор відіграватиме особливо значущу роль у здійсненні Паризької угоди з урахуванням того, що майже чверть світових викидів парникових газів, пов'язаних з енергетикою, припадає на транспорт і що, за наявними прогнозами, найближчими роками обсяги цих викидів значно зростуть. Саме тому доцільно розробляти системні підходи щодо досягнення окремими видами транспорту кліматичної нейтральності

Заходи щодо забезпечення кліматичного нейтральності розвитку автомобільного транспорту:

– зміна транспортні системи та планування міст,

- значні податкові пільги на невеликі автомобілі,
- заохочення ходьби, їзди на велосипеді, екологічного водіння,
- перерозподіл дорожнього простору і скорочення його площі,
- поліпшення конструкції двигуна і самого автомобіля (наприклад, гібриди та електромобілі),
- стимулювання регіонального виробництва, для скорочення обсягу перевезень,
- поєднання більших транспортних засобів з більш ефективним завантаженням автомобіля для зниження порожнього ходу.

Заходи щодо забезпечення кліматичного нейтральності розвитку авіаційного транспорту. Зростання авіації викликає серйозну заклопотаність, оскільки будь-які інші заходи можуть стати безглуздими, якщо ця тенденція не зміниться. Технологічні вдосконалення в авіації мають обмежений характер і не спрямовані на вирішення завдання скорочення викидів. Цього можна домогтися тільки в разі ухвалення міжнародної угоди про встановлення податку на авіаційне паливо. Необхідно зробити залізничні перевезення більш привабливими з фінансового погляду, ніж короткі перельоти на літаку.

Суднопластво є одним із домінантних видів транспорту у світі і часто визнається стійким, енергоефективним і відносно екологічно чистим видом транспорту. Проте суднопластво все ще є значим джерелом викидів парникових газів. Величезна кількість сірки, що викидається в атмосферу корабельними двигунами, також робить значний внесок у зміну клімату.

Існують великі технологічні досягнення для підвищення паливної ефективності завдяки розробленню досконаліших двигунів і ефективніших корпусів суден, які можуть скоротити викиди CO<sub>2</sub> до 50%.

Крім того, використання чистіших видів палива, таких як газ, можуть скоротити викиди від суден на 90%.

Використовуючи комбінацію податків, правил, поліпшення технологій і вимог щодо обмеження викиду CO<sub>2</sub> можна в кінцевому підсумку стабілізувати ситуацію.

Отже, сталий розвиток транспорту з урахуванням підходів щодо кліматичної нейтральності допоможе суттєво знизити кліматичні ефекти його експлуатації.

## **ЗАХИСТ ПОВІТРЯ РОБОЧОЇ ЗОНИ ПРИ ВИДОБУТКУ КАМ'ЯНОЇ СОЛІ В УМОВАХ РУДНИКІВ**

*Лежнева О.І., к.т.н., доц., Треус І.С., маг.,  
Харківський національний автомобільно-дорожній університет,  
м. Харків, Україна  
treusirina16@gmail.com*

В результаті багаторічної роботи пов'язаної з вивченням та вирішенням проблеми боротьби з соляним пилом було розроблено багато різних способів та