

## **АНАЛІЗ МЕТОДІВ ОЦІНКИ ЕКОЛОГІЧНИХ ЗОВНІШНІХ ЕФЕКТІВ ТРАНСПОРТУ ДЛЯ ВПРОВАДЖЕННЯ ПІД ЧАС ПОСТВОЄНОЇ РЕКОНСТРУКЦІЇ УКРАЇНИ**

*Луб Є.А., здобувач першого (бакалаврського) рівня,  
Харківський національний автомобільно-дорожній університет,  
Lizalub1203@gmail.com*

Поствоєнний період реконструкції економіки України потребуватиме значних інновацій у підходах до кількісної оцінки зовнішніх ефектів від зміненої географії економічних та індустріальних ланцюжків, зокрема в транспортному секторі. Рішенням уряду для переходу до сталого розвитку в поствоєнний період реконструкції економіки України об'єктивно мають передувати технологічні та соціально орієнтовані інноваційні практики, технології та бізнес-моделі. [1] Складність наслідків екологічних зовнішніх ефектів транспорту призвела до численних розбіжностей в екологічній політиці, ролі транспорту та стратегіях пом'якшення наслідків. Ситуація ще більше ускладнюється тим фактом, що пріоритети між екологічними та економічними міркуваннями зміщуються з часом, що може вплинути на державну політику. Транспортний сектор часто субсидується, насамперед за рахунок будівництва та утримання дорожньої інфраструктури, яка, як правило, недоступна під час робіт. Іноді інтереси суспільства щодо видів транспорту, терміналів та інфраструктури можуть суперечити екологічним проблемам. Ще загострилась ситуація із початком зброєного конфлікту на території України, яка об'єктивно обумовила глобальну зміну транспортних пріоритетів під час його дії. Загальні витрати, понесені внаслідок вимушених змін у транспортній діяльності, особливо шкоду навколишньому середовищу, вочевидь, не візьмуть на себе постачальники специфічних послуг і користувачі. Відсутність врахування реальних витрат на транспортування і переміщення вантажів, зокрема, гуманітарного,

військового походження, неминуче збільшить екологічні проблеми. І тим не менше, навіть за таких умов необхідно враховувати те, що в таких процесах задіяна складна ієрархія витрат: від внутрішніх (в основному експлуатаційних витрат), відповідності (дотримання правил), непередбачених (ризик такої події, як розлив) і до зовнішніх (передбачуваних суспільством). Наприклад, зовнішні витрати становлять у середньому понад 30% передбачуваних витрат на володіння автомобілем та експлуатаційних витрат. Якщо екологічні витрати не включені в цю оцінку, використання автомобіля можна вважати субсидованим, а витрати накопичуються в міру забруднення навколишнього середовища. Це вимагає належної уваги, оскільки кількість транспортних засобів, особливо автомобілів, що використовуються для військових та інших соціальних потреб, неухильно зростає з лютого 2022 року. Роль державного сектора являє собою загадку, оскільки об'єктивно зрозуміло, що транспортна інфраструктура призначена для підтримки мобільності. Проте, і це положення також субсидує транспорт і, як таке, призводить до додаткового впливу на навколишнє середовище. У зв'язку з ситуацією, що склалася, зовнішні екологічні впливи транспорту необхідно систематизувати, впорядкувати правила експлуатації, службові дорожні карти, провести інвентаризацію та облік вже ввезених і тих, які ще ввозяться, транспортних засобів, і провести низку консультативних заходів із розроблення підходів до впровадження методик компенсації шкоди, яка наноситься довкіллю. Такі дії можуть послужити хорошими маркерами прозорості та рішучості України підтримати європейські країни в їхніх діях із реалізації Зеленої угоди в обмін на інвестиційні проекти з відновлення та реконструкції в поствоєнний період.

### Список використаних джерел:

1. Перехід до сталого розвитку - екологічні зовнішні ефекти транспорту в поствоєнний період реконструкції економіки України. / Н.В. Внукова, А.А. Каменєв // Матеріали Міжнародної студентської Конференції «Регіональні проблеми охорони довкілля та збалансованого природокористування» (м. Одеса, 11-12 квітня 2024) - С.37-38

*Науковий керівник – д.т.н., проф. Внукова Н.В.*

## **ОЦІНКА СТУПЕНЯ ЗАБРУДНЕННЯ АТМОСФЕРНОГО ПОВІТРЯ ПРИДОРОЖНЬОГО ПРОСТОРУ ДРІБНОДИСПЕРСНИМ ПИЛОМ**

*Мирошниченко Д.Р., здобувач першого (бакалаврського) рівня,  
Харківський національний автомобільно-дорожній університет,  
natvikpro08@gmail.com*

В умовах інтенсивного антропогенного пресингу забруднення атмосферного повітря залишається серед пріоритетних еколо-гічних проблем, які становлять загрозу для здоров'я людей та живої природи в цілому. Особливо це актуально для урбанізованих територій, де зосереджена переважна більшість стаціонарних та пересувних джерел забруднення атмосфери.

Однією з пріоритетних забруднюючих речовин у компонентному складі викидів стаціонарних джерел є пил, на який припадає до 10,7 % від загального обсягу. Джерелом формування пилових викидів також є автотранспорт. Забруднення повітря викидами автотранспорту займає друге місце після енергетики за рахунок постійного збільшення кількості машин.

*Збірка матеріалів 86-ї Міжнародної наукової конференції студентів університету.  
Секція Кафедри ЕКОЛОГІЇ. 11 квітня 2024 року*