

СТАЛИЙ РОЗВИТОК ЯК ОСНОВА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ТА СТІЙКОГО РОЗВИТКУ АТП

*Запорожець А.Д., здобувач вищої освіти,
albinazaporozhets@ukr.net*

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

*Бударний В.О., здобувач вищої освіти,
volo.budarniy@gmail.com*

*Гайдельберзький університет ім. Рупрехта і Карла, Германія
(Ruprecht-Karls-University of Heidelberg, Germany)*

Науковий керівник: Федотова І. В., д.е.н., доцент

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Турбота про екологію та забезпечення гідного майбутнього для планети розуміють як відповідальність всього світу в цілому, включаючи держави, різноманітні організації, окремих людей. Все частіше в різних країнах світу вводиться цінність дбайливого відношення і збереження природи у зв'язку зі збільшенням антропогенного впливу людини на неї. Ефективний потік товарів та людей є основою для досягнення збалансованого соціально-економічного розвитку світу та окремих держав, надаючи внесок у забезпечення продовольчої безпеки, зниження рівня бідності, сприяння повній зайнятості та гідній роботі тощо. Водночас автомобільний транспорт у його нинішньому вигляді пов'язаний із негативними впливами, такими як викиди вуглекислого газу, забруднення повітря, затори на дорогах та дорожньо-транспортні пригоди. Ефективні та екологічні транспортні рішення доступні не всім. Стабільне та ефективне функціонування транспорту є також необхідною умовою забезпечення обороноздатності, національної безпеки та цілісності держави [1]. Боротьба зі зміною клімату і пов'язаними з ним негативними наслідками в даний час є основним пріоритетом для транспортного сектору.

Поняття сталого розвитку вперше було визначено у документі [2] Міжнародній комісії з навколишнього середовища та розвитку, створеної Генеральною Асамблеєю ООН. Під стійким розвитком у [2] розуміється «такий розвиток, який задовольняє потреби нинішнього покоління, не підриваючи можливостей майбутніх поколінь задовольняти їх власні потреби». Програмні галузі сталого розвитку, позначені в прийнятому в 1992 р. в Ріо-де-Жанейро документі «Порядок денний на ХХІ століття» [3], в 2000 р. перетворилися на 8

цілей та 21 завдання розвитку тисячоліття в Декларації тисячоліття ООН. На саміті Організації Об'єднаних Націй зі сталого розвитку у 2015 р. світові лідери прийняли Порядок денний для сталого розвитку 2030 р., який включає набір з 17 глобальних цілей сталого розвитку (ЦСР), спрямованих на викорінення злиднів, боротьбу з нерівністю та несправедливістю та боротьбу зі зміною клімату до 2030 р. Ці 17 цілей супроводжуються конкретними задачами, яких всього 169 [4]. Основним завданням сталого розвитку проголошується задоволення людських потреб та прагнень. Важливо підкреслити, що сталий розвиток вимагає задоволення найбільш важливих для життя потреб всіх людей і надання всім можливості задовольняти свої прагнення кращого життя в рівній мірі.

Окрім світової спільноти, яка актуалізувала тематику сталого розвитку, в Україні також роблять значні кроки у напрямку впровадження ідей сталого розвитку. Останнім часом в Україні було прийнято низку відповідних стратегічно важливих документів, наприклад, «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року», «Концепція сталого розвитку населених пунктів», «Основні засади (стратегія) державної екологічної політики України на період до 2030 року», «Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року» та інші. Але перехід до сталого розвитку країни загалом можливий лише у разі, якщо буде забезпечено сталий розвиток її регіонів, галузей та окремих підприємств.

Проблемам сталого розвитку на рівні транспорту в цілому та його окремих підприємств присвячені роботи вчених [1, 5-11]. Більшість вчених згодні з тим, що для забезпечення сталого розвитку підприємств необхідна взаємодія трьох складових (економіки, екології, соціальної сфери), це є необхідною умовою проведення моніторингу та оцінки сталого розвитку підприємств та дозволяє приступити до вирішення науково-практичного завдання – формування єдиної системи управління сталим розвитком.

В практичній діяльності автотранспортних підприємств України приділяється замало уваги впровадженням цілей сталого розвитку. Недоліком також є те, що підприємства розраховують лише ті показники, подання яких необхідне відповідно до чинного законодавства: прибуток, показники дотримання норм ГДК (гранично допустима концентрація), показники виробничого травматизму і т.і. Таким чином, необхідна модернізація системи показників, яка має бути синхронізована з глобальними та національними ЦСР, що може

бути забезпечене лише на базі кореспондованих між собою керуючих впливів в економічній та політичній підсистемах держави, закріплених у транспортній політиці. Для цього потрібно впроваджувати закордонний досвід впровадження сталого розвитку у діяльність підприємств.

В останні роки зростає роль сталого розвитку підприємств, діяльність яких заснована на принципах ESG: відповідального ставлення до навколишнього середовища (англ., E - environment); високої соціальної відповідальності (англ., S-social); високої якості корпоративного управління (англ., G-governance). ESG-принципи є основоположними регулюючими засадами, на яких у сучасних умовах вибудовуються суспільні процеси по всьому світу, в тому числі і в різних сферах підприємницької діяльності з метою сталого розвитку. Затребуваність зеленої економіки у світі зростає, тренд ESG – інвестування набирає обертів, а акції компаній, які враховують екологічні ризики та запит суспільства на комфортне середовище, показують стабільніше зростання та стійкість.

Сфера транспорту має багато проблемних зон у сфері забруднення, негативного впливу рухомого складу та АТП на навколишнє середовище, поводження з небезпечними відходами, дотриманням екологічних аспектів, тому дотримання ESG-принципів має важливе значення. Вони включають нормативні основи захисту навколишнього середовища (зокрема, вуглецеве регулювання, управління відходами, зниження шкідливих викидів), соціальні зобов'язання (у контексті сталого соціального розвитку суспільства, зокрема, вимоги до персоналу, безпека праці на виробництві, облік демографічного фактору та споживчого попиту при здійсненні підприємницької діяльності), а також стандарти корпоративного управління (зокрема, розкриття нефінансової інформації, забезпечення фінансової прозорості та прозорості бухгалтерського обліку, закупівельної діяльності, управління ризиками).

В Україні потрібна чітка і зрозуміло виражена централізована повістка, спрямована на виховання культури, що відповідає ESG-принципам. Потрібно відмітити вирішальну роль держави у стимулюванні підприємств впроваджувати зелені технології та здійснювати зелені інвестиції. ESG-інвестиції набудуть популярності за умови, що буде створено середовище сприйнятливим до ESG і закладати її основи необхідно з раннього дитинства. Виховання відповідального споживання та екологічного мислення необхідно

розпочинати зі школи. Інтеграція ESG-принципів може бути реалізована за допомогою включення до шкільних програм освітніх дисциплін, що формують екологічні знання, створенням постійно діючих курсів підвищення кваліфікації, підготовки та перепідготовки кадрів за участю ВНЗ, освітні ініціативи повинні виходити від компаній, які мають досвід сталого розвитку та ведуть діяльність у просуванні зеленої економіки.

Концепція сталого розвитку дасть результати лише за залученості до її реалізації влади, бізнесу, суспільства. Усі суб'єкти господарювання повинні бути включені у виконання програми сталого розвитку через ключові положення промислової та транспортної політики держави.

Література.

1. Бойко О.В., Дзуліт З.П. Сталий розвиток транспортної системи України. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2013. Вип. 23.18. С. 94-103.
2. Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future. URL: <http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf>.
3. Декларація "Декларація Рио-де-Жанейро по окружающей среде и развитию від 14.06.1992 р., № 995_455. [Електронний ресурс]. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_455.
4. Sustainable development. URL: <http://www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-development-goals>
5. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / Т. Сирийчик, А. Фургальські, Ч. Клімкевич, М. Камола та ін. К.: Вид-во Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. 102 с.
6. Мегатренды развития глобальной экономической системы: ведущие акторы, фреймы и детерминанты инновационных сдвигов. Раздел «Повестка дня в области развития: выполнение целей тысячелетия и задачи новой стратегии ООН» / О.Б. Чернега [та ін.]. Донецьк: Східний ВД, 2014. С. 37–56.
7. Мосьпан Н.В. Планування роботи вантажного автомобільного транспорту за умов сталого розвитку міста. *Комунальне господарство міст*. 2020. Том 3, вип. 156. С. 8-16.
8. Токмакова І.В. Дослідження сутності стійкого розвитку залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2010. № 29. С. 227-229.
9. Шафер А. Глобальное требование моторизованной мобильности. *Transportation Research*. 1998. № 32. С. 455–477
10. Boscacci F. The sustainable development of the European logistics industry: An analytic approach at micro and macroeconomic levels. URL: <http://www.sre.wu-wien.ac.at/ersa/ersaconfs/ersa04/PDF/481.pdf>.
11. Whitelegg J. Freight transport, logistics and sustainable development / J. Whitelegg. A report for WWF. URL: <http://www.ecologica.co.uk/pdf/WWFreport.pdf>.