



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
МАРИУПОЛЬСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ НАУКИ ТА ОСВІТИ

Збірник матеріалів

**XXVI підсумкової науково-практичної
конференції викладачів**

22 лютого 2024

Київ 2024

УДК 061.3(063)

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ НАУКИ ТА ОСВІТИ: Збірник матеріалів XXVI підсумкової науково-практичної конференції викладачів МДУ / За заг. ред. М.В. Трофименка. Київ: МДУ, 2024. 406 с.

Рекомендовано до друку та поширення через мережу Інтернет вченою радою Маріупольського державного університету (протокол № 11 від 22.04.2024)

Редакційна колегія:

Голова Трофименко М.В., ректор МДУ, кандидат політичних наук, професор;

Члени редколегії Балабаниць А.В., доктор економічних наук, професор;
Безчотнікова С.В., доктор філологічних наук, професор;
Булатова О.В., доктор економічних наук, професор;
Задорожня-Княгницька Л.В., доктор педагогічних наук, професор;
Іванець Т. М., голова Ради молодих вчених МДУ, кандидат політичних наук;
Константинова Ю. В., кандидат історичних наук, доцент;
Омельченко В.Я., доктор економічних наук, професор;
Павленко О.Г., доктор філологічних наук, професор;
Романцов В.М., доктор історичних наук, професор;
Сабадаш Ю. С., доктор культурології, професор;
Тарасенко Д. Л., доктор економічних наук, професор;
Толпежніков Р.О., доктор економічних наук, професор.

Збірник містить матеріали XXVI підсумкової науково-практичної конференції викладачів МДУ, яка відбулася 22 лютого 2024 року в Маріупольському державному університеті.

У матеріалах висвітлені актуальні проблеми розвитку міжнародних відносин та зовнішньої політики, філософії та соціології, історії, економіки та менеджменту, права, екології, кібербезпеки, документознавства, культурології, журналістики, філології, літературознавства, методики викладання, педагогіки та психології.

Видання адресоване науковцям, викладачам, аспірантам та здобувачам вищої освіти, а також усім, хто цікавиться сучасними проблемами науки та освіти.

Редакція не несе відповідальності за авторський стиль тез, опублікованих у збірнику.

Основні елементи для розвитку та підтримки екологізації промислових підприємств є: вкладання грошей в модернізацію промислових підприємств; купівля нового обладнання та технології, які будуть сучасними, ефективними та більш екологічними; реалізація планів щодо скорочення викидів в атмосферу та підвищення енергоефективності; прагнення розумно та раціонально використовувати природні ресурси, та відповідально поводитися з відходами [6].

Література

1. Указ Президента України №111/2021. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/1112021-37505>.
2. Сміттевий колапс чи сортування: куди рухається Україна URL: <https://www.pravda.com.ua/columns/2021/03/16/7286845/>
3. China tops WHO list for deadly outdoor air pollution 2021. URL: https://www.theguardian.com/environment/2016/sep/27/more-than-million-died-due-air-pollution-china-one-year?CMP=tw_t_a-environment_b-gdneco
4. Екологічні новини. URL: <http://greenhome.com.ua/>
5. Штангрет В.П., Міронова, Б.Б., Артамонов Н.Г. Охорона навколишнього природного середовища на підприємствах промислового комплексу: навч. посіб. / – Хмельницький : ХНУ, 2004. 191 с.
6. Екологічна модернізація в системі природно-техногенної та екологічної безпеки / [М.А. Хвесик, А.В. Степаненко, Г.О. Обиход та ін.]; за наук. ред. д.е.н., проф., акад. НААН України М.А. Хвесика. – К.: Державна установа «Інститут економіки природокористування та сталого розвитку Національної академії наук України», 2016. 455 с.

Мітюшкіна Христина,
кандидат економічних наук, доцент,
завідувачка кафедри раціонального природокористування
та охорони навколишнього середовища
Маріупольський державний університет

ВПЛИВ ТРАНСПОРТУ НА НАВКОЛИШНЄ СЕРЕДОВИЩЕ В КРАЇНАХ ЄС

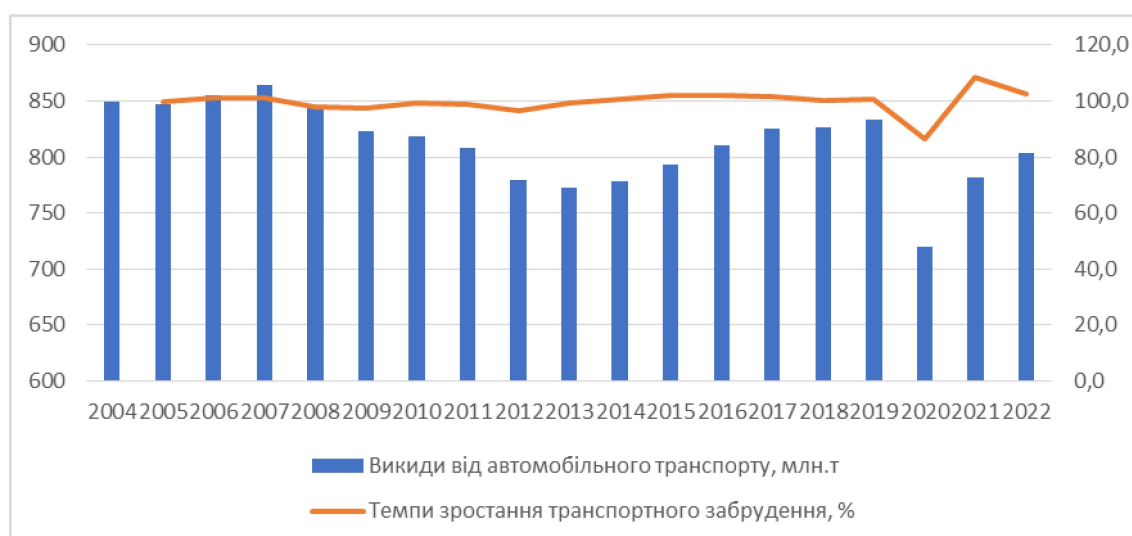
Транспорт є невід’ємною частиною людського існування. Це один із основних стовпів сучасних суспільств і економік, що дозволяє виробникам продавати свою продукцію по всьому світу, а населенню здійснювати подорожі. Транспортні мережі також забезпечують доступ до ключових державних послуг, таких як освіта та охорона здоров’я, сприяючи

кращій якості життя. Підключення до транспорту допомагає розвивати економіку у віддалених районах, створюючи робочі місця та збільшуючи економічне зростання.

Однак у сучасній транспортній моделі є недолік. Транспортний сектор завдає значного негативного впливу на довкілля та здоров'я людей. На транспорт припадає приблизно чверть загальних викидів парникових газів (ПГ) ЄС. Також транспорт спричиняє забруднення повітря, шумове забруднення та фрагментацію середовища проживання.

Транспортний сектор - єдиний великий економічний сектор у Європі, де викиди ПГ зросли з 1990 року, а також він є найбільшим джерелом викидів оксидів азоту, які завдають шкоди здоров'ю населення та навколишньому середовищу. Усі види сучасного транспорту завдають великої шкоди біосфері, але найбільш небезпечний для неї – автомобільний транспорт. Негативний вплив автотранспорту вимірюється величиною нанесеного збитку, який являє собою зміну корисності навколишнього середовища через вплив на нього негативних факторів. Забруднення навколишнього середовища в результаті використання автомобільного транспорту завдає шкоди якості екологічних систем, здоров'ю людей і господарським об'єктам. Таким чином, виділяють екологічний, соціальний і економічний види негативного впливу автомобільного транспорту. Так само автомобільний транспорт є одним із основних джерел шумового забруднення навколишнього середовища в Європі.

Слід зазначити, що зі зростанням попиту на транспортні послуги зростає і загальна енергоефективність нових легкових автомобілів, мікроавтобусів і вантажівок, літаків і кораблів, але не такими темпами, як загальні викиди транспорту (рис. 1).



*побудовано за даними European Environment Agency

Рис. 1. Динаміка викидів парникових газів від транспорту в країнах ЄС, млн т

Європа прагне стати кліматично нейтральною до 2050 року. Цього неможливо досягти без стійкої системи мобільності, заснованої на більш чистих і активних видах транспорту, екологічно чистішому паливі та, де це можливо, зменшенні потреби в мобільності.

Після шести років (з 2013 по 2019 роки) стабільного зростання викидів парникових газів у транспортному секторі ЄС у 2020 році транспортні викиди суттєво впали через зниження активності під час пандемії COVID-19 (рис.1). Попередні оцінки викидів у 2021 році вказують на відновлення на 8,6% у транспорті з наступним зростанням на 2,7% у 2022 році [1,2]. Національні прогнози, складені Європейським агентством з навколишнього середовища (EEA), показують, що навіть із заходами, які зараз заплановано в державах-членах, внутрішні транспортні викиди впадуть нижче рівня 1990 року лише у 2032 році. За прогнозами, міжнародні транспортні викиди (авіаційні та морські) продовжуватимуть зростати.

Автомобільний транспорт становить найбільшу частку загальних транспортних викидів, викидаючи 76% усіх транспортних викидів ПГ ЄС (включаючи внутрішній транспорт і міжнародні бункери) у 2021 році [1,2]. Оскільки більшість існуючих і запланованих заходів у державах-членах зосереджено на автомобільному транспорті, ця частка очікується, що зменшиться, оскільки автомобільний транспорт декарбонізується швидше, ніж інші види транспорту. Найбільше зростання до 2030 року прогнозується в авіаційному секторі, за яким слідують міжнародні морські перевезення, оскільки вони не є пріоритетними в національній політиці. Таким чином, очікується, що ці підгалузі становитимуть більшу частку викидів транспортного сектору в найближчі роки.

Відповідно до своїх національних прогнозів, країни-члени передбачають продовження зростання транспортних викидів у найближчі роки. Без впровадження додаткових заходів очікується, що викиди зростуть у 2024 році. З огляду на 2030 рік поточна політика та заходи забезпечать скорочення викидів ПГ від транспорту на 4% порівняно з рівнями 1990 року. Якщо прийняти додаткові заходи, викиди від транспорту в 2030 році досягнуть рівня на 5% нижче рівня 1990 року [1,2]. Більшість запланованих стратегій і заходів у транспортному секторі зосереджені на просуванні палива з низьким вмістом вуглецю або електромобілів, а також на заохоченні переходу на громадський транспорт.

Отже, економічне стимулювання природоохоронної діяльності по зменшенню транспортного забруднення в Європейських країнах не обмежується тільки примусовими методами, важливу роль відіграє політика надання певних пільг та економічної допомоги підприємствам, які здійснюють боротьбу із забрудненням. Набуває розвитку ринковий механізм природоохоронної діяльності, який передбачає застосування екологічних субсидій, позик, податків, зборів, штрафів, кредитів і квот, пов'язаних із викидами шкідливих речовин.

Вони дають змогу розподіляти фінансові ресурси й акумулювати їх на державних рахунках або в спеціальних фондах.

Література

1. European Environment Agency *Transport and mobility* [online] Available at: <https://www.eea.europa.eu/en/topics/in-depth/transport-and-mobility>
2. European Environment Agency *Greenhouse gas emissions from transport in Europe* [online] Available at: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/indicators/greenhouse-gas-emissions-from-transport>

Пастернак Олена,
кандидат хімічних наук, доцент кафедри раціонального природокористування та
охорони навколишнього середовища
Маріупольський державний університет

ТЕХНОЛОГІЇ ДЗЗ/ГІС ДЛЯ ОЦІНКИ НАСЛІДКІВ ВІЙСЬКОВИХ ДІЙ В КОНТЕКСТІ ЦІЛЕЙ СТАЛОГО РОЗВИТКУ

Збройні конфлікти створюють серйозні виклики для досягнення Цілей Сталого Розвитку до 2030 року. Ціль Сталого Розвитку 16, яка спрямована на досягнення миру та справедливості, розглядається як передумова успіху інших цілей. Зростання геополітичних конфліктів супроводжується серйозною гуманітарною кризою та підвищеним ризиком порушенням глобальних потоків життєво важливої продукції та депресивністю економічних ринків. Війни чинять вплив не лише на зони конфліктів, деструктивні наслідки відчутні далеко за межами географічних кордонів через мережу глобалізації. Визначення впливу воєнних дій на реалізацію Цілей Сталого Розвитку вимагає систематичного моніторингу та оцінки. Застосування методів ДЗЗ/ГІС дозволяє систематично вивчати та оцінювати вплив геополітичних конфліктів на різні ЦСР.

Методологія ДЗЗ/ГІС є невід'ємною частиною аналізу впливу воєнних дій на цілі сталого розвитку, зокрема на цілі ЦСР 6 (чиста вода та належні санітарні умови), ЦСР 13 (пом'якшення наслідків змін клімату), ЦСР 14 (збереження морських ресурсів) та ЦСР 15 (захист екосистем суші). Здатність дистанційного зондування зафіксувати наслідки збройних конфліктів надає можливість вчасно реагувати на екологічні або гуманітарні кризи, що може сприяти реалізації та відновленню цих ЦСР.

Вплив на довкілля та людину в зонах конфлікту ускладнений та важкооцінюваний через обмежений доступ до даних. Поточна кількісна оцінка наслідків війни залишається