



*Проект ПРООН/ГЕФ  
«Інтеграція положень Конвенцій Ріо  
у національну політику України»*



*Empowered lives.  
Resilient nations.*

**SWOT-АНАЛІЗ І АНАЛІЗ ПРОГАЛИН  
(GAR-АНАЛІЗ) ПОЛІТИК, ПРОГРАМ, ПЛАНІВ  
І ЗАКОНОДАВЧИХ АКТІВ  
У ГАЛУЗІ ТРАНСПОРТУ  
ТА ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ**

**ТА ПІДГОТОВКА РЕКОМЕНДАЦІЙ ЩОДО ЇХ УДОСКОНАЛЕННЯ  
ВІДПОВІДНО ДО ПОЛОЖЕНЬ КОНВЕНЦІЙ РІО**

**Київ  
2016**



**ПРОГРАМА РОЗВИТКУ ОРГАНІЗАЦІЇ ОБ'ЄДНАНИХ НАЦІЙ (ПРООН)** є глобальною мережею ООН в галузі розвитку. ПРООН тісно співпрацює з усіма верствами суспільства та допомагає країнам розбудовувати спроможність протистояти кризам, розвивати та підтримувати економічне зростання, спрямоване на покращення життя кожної людини. Ми працюємо у 170 країнах та пропонуємо рішення та глобальне бачення з урахуванням специфіки місцевого розвитку з метою розширення прав та можливостей людей та підвищення життєздатності держав. [www.undp.org](http://www.undp.org)



**ГЛОБАЛЬНИЙ ЕКОЛОГІЧНИЙ ФОНД (ГЕФ)** працює у 182 країнах в партнерстві з міжнародними установами, неурядовими організаціями, приватним сектором для вирішення глобальних екологічних проблем, при цьому впроваджуючи програми з підтримки ініціатив, які сприяють сталому розвитку. ГЕФ – це незалежно функціонуюча фінансова організація, яка надає гранти на реалізацію проектів, спрямованих на збереження біорізноманіття, боротьбу зі зміною клімату, деградацією земель та ін. З 1991 року ГЕФ має значні здобутки за результатами надання підтримки країнам, які розвиваються і країнам з перехідною економікою. [www.thegef.org](http://www.thegef.org)

**Автор:**

**Новікова Алла Михайлівна**, доктор економічних наук, заст. директора з наукової роботи ДП «Державний автотранспортний науково-дослідний та проектний інститут» Міністерства інфраструктури України, консультант ПРООН з питань транспортної політики

**А 64** SWOT-аналіз і аналіз прогалін (GAP-аналіз) політик, програм, планів і законодавчих актів у галузі транспорту та транспортної політики та підготовка рекомендацій щодо їх удосконалення відповідно до положень Конвенцій Ріо / А.М. Новікова – Херсон: ФОП Грінь Д.С., 2016. – 142 с

Це видання підготовлено в рамках реалізації проекту «Інтеграція положень Конвенцій Ріо у національну політику України», який випроваджує Програма розвитку ООН в Україні (ПРООН) за підтримки Глобального екологічного фонду (ГЕФ). Думки, висновки чи рекомендації належать авторам чи упорядникам видання та не обов'язково відображають погляди ПРООН та ГЕФ.

## ЗМІСТ ЗБІРКИ ГАЛУЗЕВОГО АНАЛІЗУ «ТРАНСПОРТ»

Зміст збірки галузевого аналізу «Транспорт» .....	3
Перелік використаних скорочень .....	5
Вступ про проект .....	6
Рецензенти звіту .....	7
Огляд Конвенцій Ріо .....	8
Огляд галузі транспорту й транспортної політики .....	38
1. Огляд ситуації на транспорті та транспортної політики.....	38
2. Тенденції в транспортному секторі (за підгалуззями).....	41
Методологія проведення галузевого аналізу.....	53
<b>SWOT-аналіз і GAP-аналіз політик, програм, планів і законодавчих актів у галузі транспортної політики та підготовка рекомендацій щодо їх удосконалення відповідно до положень Конвенцій Ріо .....</b>	<b>56</b>
<b>Підгалузь: автомобільний транспорт .....</b>	<b>57</b>
SWOT-аналіз .....	57
GAP-аналіз .....	61
<b>Підгалузь: автомобільні дороги .....</b>	<b>75</b>
SWOT-аналіз .....	75
GAP-аналіз .....	78
<b>Підгалузь: залізничний транспорт .....</b>	<b>82</b>
SWOT-аналіз .....	82
GAP-аналіз .....	85
<b>Підгалузь: авіаційний транспорт.....</b>	<b>92</b>
SWOT-аналіз .....	92
GAP-аналіз .....	95
<b>Підгалузь: морський транспорт.....</b>	<b>99</b>
SWOT-аналіз .....	99
GAP-аналіз .....	103
<b>Підгалузь: річковий транспорт .....</b>	<b>108</b>
SWOT-аналіз .....	108
Аналіз прогалин транспортної політики в сфері річкового транспорту .....	110
<b>Транспортна галузь у цілому.....</b>	<b>114</b>
GAP-аналіз .....	114

<b>Висновки</b> .....	117
<b>Рекомендації</b> .....	122
<b>Глосарій</b> .....	128
<b>Додатки</b> .....	129
<b>Додаток 1. Нормативно-правова база транспорту</b> .....	129

**ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ СКОРОЧЕНЬ**

Європейська екологічна агенція	ЄЕА
Європейська економічна комісія	ЄЕК
Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів	ДОПНВ/ ADR
Злітно-посадова смуга	ЗПС
Кабінет Міністрів України	КМУ
Міжнародна конвенція із запобігання забруднення суден	МАРПОЛ
Міжнародна морська організація	ІМО
Міжнародна організація цивільної авіації	
Міжурядова група експертів зі змін клімату	МГЕЗК
Навколишнє природне середовище	НПС
Організація співробітництва залізниць	ОСЗ
Парникові гази	ПГ
Станція технічного обслуговування	СТО
Тверді відходи	ТВ
Транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія	ТРАСЕКА
Державне агентство автомобільних доріг України	Укравтодор
Державна адміністрація залізничного транспорту України	Укрзалізниця
Акціонерна судноплавна компанія	Укррічфлот

## ВСТУП ПРО ПРОЕКТ

Майже мільярд сімей у всьому світі, особливо сільські громади, безпосередньо залежать від природних ресурсів для забезпечення своєї життєдіяльності. Але глобальні екологічні загрози (зміна клімату, опустелювання, втрата біорізноманіття) підривають цю ресурсну базу.

В Україні ці загрози є не менш важливими. Проблема деградації ґрунтів – національного багатства і основи нашої економіки – є надзвичайно актуальною для України і впливає не лише на урожайність та якість сільськогосподарської продукції, але й завдає значних економічних збитків. Наслідки зміни клімату в Україні вже відчули на собі тисячі українців під час повеней 1998 і 2008 років, надзвичайно спекотних літ 2009 і 2010 років тощо. Прогнозовані зміни клімату у майбутньому призведуть не лише до економічних втрат, але й до неконтрольованої міграції людей, нових захворювань та інших соціальних негараздів.

Три Конвенції Ріо (Конвенція ООН про охорону біорізноманіття, Конвенція ООН про боротьбу з опустелюванням, Рамкова конвенція ООН про зміну клімату), прийняті на «Саміті Землі» у Ріо-де-Жанейро у 1992 році, є відповіддю на ці загрози і шляхом до сталого розвитку у всьому світі.

*Конвенція про біорізноманіття* – міжнародна угода, головними цілями якої є збереження біологічного різноманіття, стале використання його компонентів та рівний розподіл вигід від використання генетичних ресурсів.

*Рамкова конвенція ООН зі зміни клімату* — це міжнародний екологічний договір, мета якого полягає в стабілізації концентрації парникових газів в атмосфері на такому рівні, який не допустить небезпечного антропогенного впливу на кліматичну систему.

В рамках *Конвенції ООН про боротьбу з опустелюванням у тих країнах, що потерпають від серйозної посухи та/або опустелювання, особливо в Африці*, опустелювання розглядається не як процес утворення пустель, а як будь-яка деградація земель під впливом природних чи антропогенних чинників. Саме тому, сторонами Конвенції на сьогодні є 193 країни світу, у тому числі і ті, на території яких природні пустелі взагалі відсутні, та Європейське співтовариство.

Україна приєдналась до всіх трьох конвенцій. Інструментами реалізації завдань конвенцій є: наукові дослідження та обґрунтування заходів зі збереження екосистем, розробка стимулів та механізмів для стримування антропогенного впливу на навколишнє середовище, вдосконалення державної та регіональної політики, законодавче регулювання соціальної та корпоративної відповідальності бізнес структур, передача технологій та практик та залучення зацікавлених сторін, включаючи місцеві спільноти, молодь, НУО, жінок та бізнес.

З метою сприяння досягненню глобальних екологічних цілей і через них реалізації соціально-економічного розвитку України, Програма розвитку ООН та Глобальний екологічний фонд у 2014-2016 роках впроваджують в Україні проект «*Інтеграція положень Конвенцій Ріо у національну політику України*». Цей проект допоможе Україні краще здійснювати дії на місцевому, регіональному та національному рівні для виконання зобов'язань в рамках Конвенцій Ріо. У рамках проекту здійснено аналіз нормативної бази у восьми галузях – енергетика, транспорт та інфраструктура, міський розвиток, економічний розвиток, управління природними ресурсами, соціальна політика, освіта та наука, аграрна політика - для оцінки стану виконання цілей Конвенцій Ріо. У кожному звіті наведено конкретні рекомендації щодо внесення змін у законодавчі акти.

За результатами аналізу підготовлено звіти, окремо по кожній галузі. У цьому виданні Вашій увазі пропонується один зі звітів серії.

## РЕЦЕНЗЕНТИ ЗВІТУ

Проект ПРООН-ГЕФ передбачав проведення експертного огляду галузевих аналізів. До проведення такого аналізу були залучені експерти, які мали знання та досвід діяльності у відповідній галузі. Експерти надали конкретні зауваження та коментарі до проекту галузевого аналізу, узагальнили свої зауваження у висновках, оцінили якість галузевого аналізу за 9-бальною шкалою (відповідно до розроблених критеріїв оцінки), надали свої рекомендації та пропозиції щодо внесення змін у галузевий аналіз.

У рецензуванні галузевого аналізу брали участь такі експерти:

1. Вирожемський В. К., перший заступник директора з наукової роботи ДП «ДерждорНДІ»
2. Волошина І. В., завідувач відділу екології та землеполотна ДП «ДерждорНДІ»
3. Губар С. І., к. б. н., заступник директора департаменту охорони природних ресурсів – начальник відділу розвитку екомережі та біобезпеки Міністерства екології та природних ресурсів України
4. Керусенко В. І., голова ТОВ «Інститут «Укррічтранспроект»»
5. Клименко О. А., к. т. н., заступник завідувача лабораторії дослідження використання палив і екології, заступник керівника випробувального центру колісних транспортних засобів із перспективного розвитку ДП «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут» Міністерства інфраструктури України
6. Колмаз Ю. Т., завідувач сектору земельних ресурсів департаменту охорони природних ресурсів Міністерства екології та природних ресурсів України
7. Масюков П. С., завідувач відділу технічного регулювання та збалансованого природокористування Торгово-промислової палати України
8. Мовчан Я. І., д. б. н., завідувач лабораторії екобезпеки ННЦ «Екобіобезпека» НДЧ Національного авіаційного університету, професор кафедри екології Інституту екобезпеки
9. Симоненко Р. В., к. т. н., голова групи з автомобільного транспорту, член Комітету внутрішнього транспорту СЕК ООН
10. Терлецька І. В., начальник відділу технічного регулювання, екологічної безпеки та страхової політики департаменту безпеки Міністерства інфраструктури України
11. Токарев В. І., д. т. н., професор кафедри безпеки життєдіяльності Національного авіаційного університету

# ОГЛЯД КОНВЕНЦІЙ РІО

---

## АКТУАЛЬНІ ВИМОГИ ТА МІЖНАРОДНІ ЗОБОВ'ЯЗАННЯ УКРАЇНИ В РАМКАХ КОНВЕНЦІЇ ПРО БІОРІЗНОМАНІТТЯ

### КОНВЕНЦІЯ ПРО БІОРІЗНОМАНІТТЯ

*Дата та місце укладання договору: 22 травня 1992 року, м. Найробі, Кенія*

*Дата підписання Україною: 11 червня 1992 року*

*Дата набрання чинності договором: 29 грудня 1993 року*

*Дата ратифікації Україною: Закон України від 29 листопада 1994 року (№ 257/94-ВР)*

*Україна стала Стороною Конвенції 2 липня 1995 року*

*Сторонами договору є 193 країни*

*Органи влади, відповідальні за реалізацію положень договору: Мінприроди, МЗС*

*Фінансові зобов'язання України за договором – сума щорічних внесків складає*

*близько 13 тис. дол. США (на 2014 рік – 13381 дол. США)*

Преамбулою конвенції визначені основні положення, які мають враховуватися при виконанні зобов'язань, передбачених Конвенцією, серед яких доцільно особливу увагу звернути на такі:

країни несуть відповідальність за збереження свого біорізноманіття та сталого використання своїх біоресурсів;

основною вимогою до збереження біорізноманіття є збереження in-situ екосистем і природних місць мешкання, підтримка й відновлення життєздатних популяцій видів у їх природних умовах;

збереження та використання біологічного різноманіття має вирішальне значення для задоволення потреб у продуктах харчування та охороні здоров'я, інших потреб зростаючого населення Землі, доступ як до генетичних ресурсів, так і до технологій і спільне користування ними

має важливе значення у вирішенні цих завдань;

країни сповнені рішучості зберегти й стало використовувати біологічне різноманіття в інтересах теперішнього та майбутнього поколінь.

Основні напрями співробітництва включають комплекс узгоджених рішеннями Конференції Сторін заходів, спрямованих на досягнення трьох цілей Конвенції (ст. 1), а саме:

збереження біологічного різноманіття,  
стале використання його компонентів,

спільне одержання на справедливій і рівній основі вигід, пов'язаних із використанням генетичних ресурсів і шляхом належної передачі відповідних технологій із урахуванням усіх прав на такі ресурси та технології, та шляхом належного фінансування.



## **ОСНОВНІ ЗОБОВ'ЯЗАННЯ ВИЗНАЧЕНІ ТАКИМИ СТАТТЯМИ КОНВЕНЦІЇ, ЗГІДНО З ЯКИМИ КОЖНА СТОРОНА КОНВЕНЦІЇ:**

### **Статтю 6 Загальні заходи щодо збереження та сталого використання:**

а) розробляє національні стратегії, плани чи програми збереження та сталого використання біологічного різноманіття або адаптує з цією метою існуючі стратегії, плани або програми, які відображають, зокрема, викладені в цій Конвенції заходи, що відносяться до відповідної Договірної Сторони;

б) передбачає, наскільки це можливо й доцільно, заходи щодо збереження та сталого використання біологічного різноманіття у відповідних секторальних або міжсекторальних планах, програмах і політиці.

### **Стаття 7 Визначення і моніторинг**

а) визначає компоненти біологічного різноманіття, які мають важливе значення для його збереження та сталого використання з урахуванням орієнтовного переліку категорій, наведеного в Додатку 1;

б) шляхом вибору зразків та інших методів здійснює моніторинг компонентів біологічного різноманіття, визначених згідно підпункту а) вище, приділяючи особливу увагу тим, які потребують прийняття негайних заходів для збереження, та тим, які відкривають найбільші можливості для сталого використання;

с) визначає процеси й категорії діяльності, які мають або спроможні значно несприятливо впливати на збереження й стале використання біологічного різноманіття, і здійснює моніторинг їх наслідків шляхом відбору зразків та інших методик;

### **Стаття 8 Збереження in-situ:**

а) установлює систему охоронних територій або територій, у яких необхідно вживати спеціальні заходи для збереження біологічного різноманіття;

б) розробляє, за необхідності, керівні принципи відбору, встановлення та раціонального використання охоронних територій або територій, у яких необхідно вживати спеціальні заходи для збереження біологічного різноманіття;

с) регулює або раціонально використовує біологічні ресурси, які мають важливе значення для збереження біологічного різноманіття в охоронних територіях або за їх межами, для забезпечення їх збереження й сталого використання;

д) сприяє захисту екосистеми, природних місць мешкання та збереженню життєздатних популяцій видів у природних умовах;

### **Стаття 9 Збереження ex-situ:**

а) вживає заходи для збереження ex-situ компонентів біологічного різноманіття, переважно в країні походження таких компонентів;

б) установлює та підтримує умови для збереження та дослідження ex-situ рослин, тварин і мікроорганізмів, переважно в країні походження генетичних ресурсів;

с) вживає заходи для відновлення та реабілітації видів, які перебувають під загрозою, і для їх реінтродукції в місцях їх природного мешкання за наявності відповідних умов;

д) регламентує та регулює збирання біологічних ресурсів із природних місць мешкання з метою збереження ex-situ, таким чином, щоб не завдавати загрози екосистемам і популяціям видів in-situ, за виключенням випадків, коли вимагається прийняття спеціальних тимчасових заходів ex-situ відповідно до підпункту с) вище;

### **Стаття 10 Стале використання компонентів біологічного різноманіття:**

а) передбачає розгляд питань збереження й сталого використання біологічних ресурсів у процесі прийняття рішень на національному рівні;

б) вживає заходи з використання біологічних ресурсів для запобігання або зведення до мінімуму несприятливого впливу на біологічне різноманіття;

с) захищає та заохочує традиційні способи використання біологічних ресурсів відповідно до встановлених культурних звичаїв, сумісні з вимогами збереження або сталого використання;

**Стаття 11 Заходи заохочення:**

вживає, наскільки це можливо та доцільно, оправдані з економічної та соціальної точок зору заходи, які сприяють збереженню та сталому використанню компонентів біологічного різноманіття.

**Стаття 12 Дослідження і підготовка кадрів**

а) розробляють і виконують програми науково-технічного навчання та підготовки кадрів для визначення, збереження та сталого використання біологічного різноманіття, його компонентів, надають підтримку такому навчанню та підготовці кадрів для задоволення специфічних потреб країн, що розвиваються;

б) сприяють і заохочують дослідження, які допомагають збереженню та сталому використанню біологічного різноманіття, особливо в країнах, що розвиваються, зокрема, відповідно до рішень Конференції Сторін, які приймаються на основі рекомендацій Допоміжного органу з наукових, технічних і технологічних консультацій;

**Стаття 13 Освіта та підвищення просвіти громадськості**

а) сприяють розумінню важливого значення біологічного різноманіття й потрібних для цього заходів, його пропаганді засобами масової інформації

та включення цих питань до навчальних програм;

б) співробітничать, у відповідних випадках, із іншими країнами та міжнародними організаціями в розробці навчальних програм і програм у галузі підвищення знань громадськості з питань збереження та сталого використання біологічного різноманіття.

**Стаття 14 Оцінка впливу та зведення до мінімуму несприятливих наслідків**

а) вводить відповідні процедури, які потребують проведення екологічної експертизи своїх пропонованих проєктів, які можуть спричинити значну шкоду біологічному різноманіттю, з метою уникнення або зведення до мінімуму таких наслідків і, якщо це доцільно, забезпечує можливість участі в таких процедурах;

б) вживає відповідні заходи для забезпечення належного обліку екологічних наслідків своїх програм і політики, які можуть несприятливо вплинути на біологічне різноманіття;

**Стаття 15 Доступ до генетичних ресурсів:**

намагається створити умови для полегшення доступу до генетичних ресурсів для екологічно безпечного використання іншими Договірними Сторонами й не створювати обмежень, які суперечать цілям цієї Конвенції.

Доступ, у випадку його надання, забезпечується на взаємно узгоджених умовах і регулюється на основі попередньої обґрунтованої згоди Договірної Сторони, яка надає такі ресурси, якщо ця Сторона не вирішить інше;

вживає належні законодавчі, адміністративні або політичні заходи відповідно до статей 16 і 19 і, за необхідності, через механізм фінансування, встановлений згідно зі статтями 20 і 21, з ціллю спільного використання на справедливій і рівній

основі результатів досліджень і розробок, а також вигід від комерційного або іншого застосування генетичних ресурсів із Договірною Стороною, яка надає такі ресурси. Таке спільне використання здійснюється на взаємно узгоджених умовах.

#### **Стаття 16 Доступ до технології та її передача**

зобов'язується відповідно до положень цієї статті надавати та/або полегшувати іншим Договірним Сторонам доступ до технологій, які мають відношення до збереження й сталого використання біологічного різноманіття або використовують генетичні ресурси й не завдають значної шкоди навколишньому середовищу, а також передачу їм таких технологій.

#### **Стаття 19 Застосування біотехнології та розподіл пов'язаних із нею вигід**

вживає відповідні законодавчі, адміністративні або політичні заходи щодо забезпечення ефективної участі в проведенні біотехнологічних досліджень Договірних Сторін, особливо країн, які

розвиваються, котрі надають генетичні ресурси для таких досліджень, і, коли це можливо, в таких Договірних Сторонах;

вживає всі можливі заходи, які б сприяли забезпеченню пріоритетного доступу на справедливій і рівноправній основі Договірним Сторонам, особливо країнам, що розвиваються, до результатів і вигід, які випливають із біотехнологій.

На виконання статей 19, 15, 16 Конвенції відповідно укладені Картахенський протокол про біобезпеку та Нагойський протокол про доступ до генетичних ресурсів і справедливий і рівноправний розподіл вигід від їхнього використання.

Одним із найбільш вагомих рішень Конференцій Сторін є рішення X/2 Стратегічний план в області збереження та сталого використання біорізноманіття на 2011–2020 роки та цільові завдання зі збереження та сталого використання біорізноманіття, прийняті в Айті «Жити в гармонії з природою». Нижче наводяться стратегічні цілі, цільові задачі та завдання, визначені цим Стратегічним планом.

### **СТРАТЕГІЧНА МЕТА А. ВЕДЕННЯ БОРОТЬБИ З ОСНОВНИМИ ПРИЧИНАМИ ВТРАТИ БІОРИЗНОМАНІТТЯ ШЛЯХОМ ВКЛЮЧЕННЯ ТЕМАТИКИ БІОРИЗНОМАНІТТЯ В ДІЯЛЬНІСТЬ УРЯДІВ І СУСПІЛЬСТВА**

**Цільова задача 1.** До 2020 року люди обізнані про вартісну цінність біорізноманіття та про кроки, які вони можуть здійснити для того, щоб зберігати та використовувати його в сталій спосіб.

**Цільова задача 2.** До 2020 року питання цінності біорізноманіття інтегроване в національні та місцеві стратегії розвитку, зменшення бідності та процеси планування, у фінансові, де це можливо, та звітні системи.

**Цільова задача 3.** До 2020 року стимули, включаючи шкідливі субсидії, відмінені, відкладені або реформовані

для мінімізації негативного впливу, позитивні стимули для збереження й сталого використання розроблені та застосовані відповідно до Конвенції та інших міжнародних угод, враховуючи національні соціально-економічні умови.

**Цільова задача 4.** До 2020 року уряди, бізнес і зацікавлені сторони на всіх рівнях вжили заходи для досягнення або впровадили плани сталого виробництва та споживання, не допускали перевищення екологічно небезпечних лімітів використання природних ресурсів.

## **СТРАТЕГІЧНА МЕТА В. СКОРОЧЕННЯ ПРЯМИХ НАВАНТАЖЕНЬ НА БІОРІЗНОМАНІТТЯ ТА СТИМУЛЮВАННЯ СТАЛОГО ВИКОРИСТАННЯ**

**Цільова задача 5.** До 2020 року рівень утрати природних середовищ існування, включаючи ліси, зменшений принаймні наполовину, там, де це можливо, зведений практично до нуля, деградація і фрагментація значно зменшені.

**Цільова задача 6.** До 2020 року регулювання та промисел усіх запасів риби, безхребетних видів і водних рослин здійснюються в сталий спосіб, законно та із застосуванням екосистемного підходу для уникнення надмірного вилову; плани відновлення та заходи впроваджуються для всіх збіднених видів; рибальство не має значного негативного впливу на види, яким загрожує зникнення, і вразливі екосистеми та вплив рибальства на запаси, види та екосистеми не перевищує безпечні екологічні ліміти.

**Цільова задача 7.** До 2020 року території, зайняті під сільське господарство, аквакультуру та

лісівництво, управлялися в сталий спосіб, забезпечуючи збереження біорізноманіття.

**Цільова задача 8.** До 2020 року забруднення навколишнього середовища, в тому числі від надлишку біогенних речовин, доведено до рівнів, які не наносять шкоду функціонуванню екосистем і біорізноманіття.

**Цільова задача 9.** До 2020 року інвазивні чужорідні види та шляхи їх поширення виявлені, визначена їх пріоритетність, пріоритетні види знаходяться під контролем або знищені, вживаються заходи управління шляхами для запобігання їх введення та укорінення.

**Цільова задача 10.** До 2015 року численні антропогенні навантаження на коралові рифи та інші вразливі екосистеми, що зазнали впливу від зміни клімату або підкислення океану, зведені до мінімуму з тим, щоб зберігати їх цілісність і функціонування.

## **СТРАТЕГІЧНА МЕТА С. ПОЛІПШЕННЯ СТАНУ БІОРІЗНОМАНІТТЯ ШЛЯХОМ ОХОРОНИ ЕКОСИСТЕМ, ВИДІВ І ГЕНЕТИЧНОГО РІЗНОМАНІТТЯ**

**Цільова задача 11.** До 2020 року принаймні 17% наземних екосистем і екосистем внутрішніх вод і 10% прибережених і морських територій, особливо територій, цінних для біорізноманіття та екосистемних послуг, зберігаються завдяки встановленню екологічно репрезентативної та добре поєднаної системи природоохоронних територій, іншим заходам збереження, та інтегровані в ширші морські та наземні ландшафти.

**Цільова задача 12.** До 2020 року припинено зникнення відомих видів,

яким загрожує знищення, їх природоохоронний статус, особливо тих, чисельність яких зменшується, поліпшений і підтриманий.

**Цільова задача 13.** До 2020 року генетичне різноманіття культурних рослин і одомашнених тварин, їх диких родичів, у тому числі інших соціально, економічно, культурно цінних видів, зберігається; стратегії розроблені та впроваджені для мінімізації генетичної ерозії та збереження їх генетичного різноманіття.

## **СТРАТЕГІЧНА МЕТА D. ЗБІЛЬШЕННЯ ОБСЯГУ ВИГІД ДЛЯ ВСІХ ЛЮДЕЙ, ЗАБЕЗПЕЧУВАНИХ БІОРІЗНОМАНІТТЯМ І ЕКОСИСТЕМНИМИ ПОСЛУГАМИ**

**Цільова задача 14.** До 2020 року екосистеми, які забезпечують основні послуги, включаючи послуги, пов'язані з водою, і роблять внесок у здоров'я, благополуччя й добробут, будуть відновлені та захищені, з урахуванням потреб жінок, корінних і місцевих громад, бідних і вразливих верств населення.

**Цільова задача 15.** До 2020 року підвищені стійкість екосистем і внесок біорізноманіття до накопичення вуглецю шляхом збереження та відновлення,

включаючи відновлення принаймні 15 відсотків деградованих екосистем, сприяючи тим самим пом'якшенню наслідків зміни клімату та адаптації до неї, боротьбі з опустелюванням.

**Цільова задача 16.** До 2015 року Нагойський протокол про доступ до генетичних ресурсів і справедливий і рівноправний розподіл вигід від їхнього використання набрав чинності та функціонує відповідно до національного законодавства.

## **СТРАТЕГІЧНА МЕТА E. ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ЗДІЙСНЕННЯ ЗА РАХУНОК ГРОМАДСЬКОГО ПЛАНУВАННЯ, УПРАВЛІННЯ ЗНАННЯМИ ТА СТВОРЕННЯ ПОТЕНЦІАЛУ**

**Цільова задача 17.** До 2015 року кожна Сторона розробила, прийняла як інструмент політики та розпочала впроваджувати ефективні та оновлені спільні стратегії та плани дій із біорізноманіття.

**Цільова задача 18.** До 2020 року традиційні знання, нововведення та практики корінних і місцевих громад, що мають значення для збереження й сталого використання біорізноманіття, їхні традиційні способи використання біологічних ресурсів враховуються відповідно до національного законодавства та відповідних міжнародних зобов'язань і повністю інтегровані та відображені в реалізації Конвенції шляхом повної та ефективної участі корінних і місцевих громад, на всіх відповідних рівнях.

**Цільова задача 19.** До 2020 року вдосконалені, широко розповсюджуються, передаються та застосовуються знання, наукова база та технології, що відносяться до біорізноманіття, його вартісної цінності, функціонування, статусу, тенденцій і наслідків його втрати.

**Цільова задача 20.** До 2020 року, але не пізніше, повинна істотно зрости, в порівнянні з нинішніми рівнями, мобілізація фінансових ресурсів для ефективної реалізації Стратегічного плану з усіх джерел відповідно до консолідованого та узгодженого процесу в рамках Стратегії мобілізації ресурсів. Ця цільова задача корегуватиметься відповідно до оцінки потреб у ресурсах, які повинні бути розроблені та представлені Сторонами.

## **КАРТАХЕНСЬКИЙ ПРОТОКОЛ ПРО БІОБЕЗПЕКУ ДО КОНВЕНЦІЇ ПРО БІОРИЗНОМАНІТТЯ**

*Дата та місце укладання: 29 січня 2000 року, м. Монреаль, Канада*

*Дата підписання Україною: не підписувала*

*Дата набрання чинності договором: 11 вересня 2003 року*

*Дата ратифікації Україною: 6 грудня 2002 року*

*Україна стала Стороною Картахенського протоколу 11 вересня 2003 року*

*Сторонами договору є 167 країн*

*Органи влади, відповідальні за реалізацію положень договору: Мінприроди, МЗС*

*Фінансові зобов'язання України за договором – сума щорічних внесків складає близько 3 тис. дол. США (на 2014 рік – 3152 дол. США)*

Основні зобов'язання Сторін Картахенського протоколу визначені наступними статтями:

*стаття 7* (застосування процедури попередньої обґрунтованої згоди до першого умисного транскордонного переміщення ГМО, призначених для умисного введення в навколишнє середовище сторони імпорту);

*стаття 8* (сторона експорту ГМО забезпечує інформування національного компетентного органу сторони імпорту про навмисне транскордонне переміщення ГМО, призначених для навмисного введення в навколишнє середовище сторони імпорту);

*стаття 9* (у разі імпорту ГМО, призначених для умисного введення в навколишнє середовище, здійснення підтвердження одержання повідомлення протягом 90 днів від дати його одержання);

*стаття 10* (інформування про прийняте щодо транскордонного переміщення ГМО, призначених для навмисного введення в навколишнє середовище, рішення);

*стаття 11* (інформування, протягом 15-ти днів після прийняття рішення, сторін Протоколу про прийняття рішення щодо внутрішнього використання, включаючи реалізацію на ринку, ГМО,

який може стати об'єктом транскордонного переміщення для безпосереднього використання в якості харчового продукту, або корму, або для обробки; забезпечення наявності юридичної вимоги щодо точності наданої інформації);

*стаття 14* (інформування сторін Протоколу через Механізм посередництва з біобезпеки про будь-які двосторонні, регіональні, багатосторонні угоди й домовленості, укладені щодо навмисних транскордонних переміщень ГМО. Зазначені документи повинні відповідати меті Протоколу);

*стаття 15* (проведення оцінки ризиків ГМО);

*стаття 16* (розроблення та підтримка відповідних механізмів, заходів і стратегій для регулювання, управління, контролю ризиків, визначених положеннями Протоколу, які стосуються оцінки ризиків, у зв'язку з використанням, обробленням і транскордонним переміщенням ГМО);

*стаття 17* (вжиття необхідних заходів для повідомлення зачеплених або тих, що можуть бути потенційно зачепленими, держав Механізму посередництва з біобезпеки, якщо стає відомо про те, що на території під

юрисдикцією України мають місце випадки вивільнення ГМО);

*стаття 18* (вжиття необхідних заходів із метою, щоб ГМО, які є об'єктом умисного транскордонного переміщення в рамках сфери дії Протоколу, оброблялись, пакувались і транспортувались із дотриманням умов безпеки, з урахуванням відповідних міжнародних правил і норм);

*стаття 19* (призначення одного національного координаційного центру, який від імені України відповідає за зв'язок із Секретаріатом, один або декілька компетентних національних органів, які відповідають за виконання адміністративних функцій. Повідомлення Секретаріату назви та адреси зазначених органів);

*стаття 20* (надання Механізму посередництва з біобезпеки інформації, визначеної Протоколом);

*стаття 21* (визначення конфіденційної інформації та її захист);

*стаття 23* (сприяння інформуванню та просвіті громадськості та її участі в забезпеченні безпеки при передачі, обробці та використанні ГМО для збереження й сталого використання біологічного різноманіття, з урахуванням ризиків для здоров'я людини);

*стаття 25* (вжиття необхідних внутрішніх заходів, які спрямовані на попередження та, у відповідних випадках, передбачають покарання за транскордонне переміщення ГМО, які здійснюються з порушенням внутрішніх

заходів із виконання Протоколу. Надання Механізму посередництва з біобезпеки інформації про випадки незаконних транскордонних переміщень, які стосуються України).

*Основні напрями співпраці:* сприяння забезпеченню належного рівня захисту в галузі безпечної передачі, оброблення та використання ГМО, отриманих у результаті сучасної біотехнології, які можуть мати несприятливий вплив на збереження й стале використання біологічного різноманіття, з урахуванням також ризиків для здоров'я людини та з приділенням особливої уваги транскордонному переміщенню.

Кожні чотири роки країни-Сторони готують і надають Секретаріату національні звіти про виконання країною Картахенського протоколу. Україна подала проміжний звіт у 2005 році, перший національний звіт – у 2007 р., другий національний звіт – у 2011 р., у 2015 році країни мають надати третій національний звіт про виконання Картахенського протоколу.

У 2010 році був укладений Нагойсько-Куала-Лумпурський додатковий протокол про відповідальність і відшкодування до Картахенського протоколу про біобезпеку, підписаний міністром екології та природних ресурсів України М. В. Злочевським від імені України 30 січня 2012 року в штаб-квартирі ООН, м. Нью-Йорк, США.

## **НАГОЙСЬКО-КУАЛА-ЛУМПУРСЬКИЙ ДОДАТКОВИЙ ПРОТОКОЛ ПРО ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ І ВІДШКОДУВАННЯ ДО КАРТАХЕНСЬКОГО ПРОТОКОЛУ ПРО БІОБЕЗПЕКУ**

*Дата та місце укладання: 15 жовтня 2010 року на П'ятій нараді Конференції Сторін Конвенції про біорізноманіття, що виступає як нарада Сторін Картахенського протоколу про біобезпеку, м. Нагоя, Японія*

*Дата підписання Україною: 30 січня 2012 року*

*Дата набрання чинності договором: не набрав чинності (Протокол набуде чинності на 90-ий день після надання 40-го інструменту ратифікації, прийняття, погодження або приєднання)*

*Дата ратифікації Україною: не ратифікований*

*Органи влади, відповідальні за реалізацію положень договору: не визначені*

Нагойсько-Куала-Лумпурський додатковий протокол про відповідальність і відшкодування до Картахенського протоколу про біобезпеку укладений 15 жовтня 2010 року на П'ятій нараді Конференції Сторін Конвенції про біорізноманіття, що виступає як нарада Сторін Картахенського протоколу про біобезпеку, м. Нагоя, Японія. Текст протоколу погоджений представниками 160 держав – Сторін Картахенського протоколу про біобезпеку до Конвенції про біорізноманіття.

Протокол установлює міжнародні правила та процедури щодо відповідальності та відшкодування шкоди, яку можуть заподіяти біорізноманіттю генетично модифіковані організми (далі – ГМО).

Метою Протоколу є сприяння збереженню та сталому використанню біологічного різноманіття, з урахуванням також ризиків для здоров'я людини, шляхом забезпечення міжнародних правил і процедур відповідальності та відшкодування, пов'язаних із генетично модифікованими організмами.

Протокол застосовується у випадку нанесення збитків у результаті транскордонного переміщення ГМО, призначених для використання в якості харчових продуктів або корму, переробки, в замкнених системах і умисного вивільнення в навколишнє середовище, а також до збитків, завданих у результаті ненавмисного та незаконного транскордонного переміщення ГМО. Протокол не застосовується до збитків, нанесених у результаті транскордонного переміщення ГМО, яке почалося до набрання чинності Протоколом.

Україна зацікавлена в ратифікації Додаткового протоколу, тому що визначені Додатковим протоколом міжнародні правові механізми відшкодування та відповідальності за шкоду, завдану ГМО, дозволять компенсувати нанесені збитки за рахунок винних у завданні такої шкоди осіб, у т. ч. іноземних, які розмістили ці ГМО на ринку України (розробників, виробників, експортерів, імпортерів, перевізників або постачальників ГМО), і не витратити на це кошти державного бюджету.



## **НАГОЙСЬКИЙ ПРОТОКОЛ ПРО ДОСТУП ДО ГЕНЕТИЧНИХ РЕСУРСІВ І РОЗПОДІЛ НА СПРАВЕДЛИВІЙ І РІВНІЙ ОСНОВІ ВИГІД ВІД ЇХ ВИКОРИСТАННЯ ДО КОНВЕНЦІЇ ПРО БІОЛОГІЧНЕ РІЗНОМАНІТТЯ**

*Дата та місце укладання: 29 жовтня 2010 року на Десятій нараді Конференції Сторін Конвенції про біорізноманіття, м. Нагоя, Японія*

*Дата підписання Україною: 30 січня 2012 року*

*Дата набрання чинності договором: не набрав чинності (Протокол набуде чинності на 90-ий день після надання 50-го інструменту ратифікації, прийняття, погодження або приєднання)*

*Дата ратифікації Україною: не ратифікований*

*Органи влади, відповідальні за реалізацію положень договору: не визначені*

Нагойський протокол про доступ до генетичних ресурсів і справедливий і рівноправний розподіл вигід від їхнього використання до Конвенції про біологічне різноманіття прийнятий Десятою нарадою Конференції Сторін Конвенції про біологічне різноманіття 29 жовтня 2010 року в м. Нагоя, Японія. Текст протоколу погоджений представниками 180 держав – Сторін Конвенції про біорізноманіття.

Метою протоколу є виконання однієї з трьох цілей Конвенції про біологічне різноманіття – справедливий і рівноправний розподіл вигід від використання генетичних ресурсів, у тому числі шляхом надання необхідного доступу до них і шляхом належної передачі відповідних технологій із урахуванням усіх прав на такі ресурси та технології, а також шляхом належного фінансування, сприяючи таким чином збереженню біологічного різноманіття та сталому використанню його компонентів.

Протокол застосовується до генетичних ресурсів і до вигід від використання таких ресурсів, а також традиційних знань, пов'язаних із

генетичними ресурсами, та до вигід від застосування таких знань.

Вигоди від використання генетичних ресурсів спільно використовуються на справедливій і рівній основі зі Стороною, що поставляє такі ресурси та є країною походження таких ресурсів або Стороною, яка придбала генетичні ресурси відповідно до положень Конвенції. Таке спільне використання вигід здійснюється на взаємоузгоджених умовах. Вигоди можуть бути грошові та негрошові.

Протокол не розповсюджується на товари.

Доступ до генетичних ресурсів здійснюється на основі попередньої обгрунтованої згоди Сторони протоколу, яка надає такі ресурси та є країною походження таких ресурсів, або Стороною, яка придбала генетичні ресурси згідно з Конвенцією про біологічне різноманіття. Вигоди від використання генетичних ресурсів розподіляються на справедливій і рівній основі на взаємопогоджених умовах. Вигоди можуть бути грошовими та негрошовими.

## АКТУАЛЬНІ ВИМОГИ ТА МІЖНАРОДНІ ЗОБОВ'ЯЗАННЯ УКРАЇНИ З РАМКОВОЇ КОНВЕНЦІЇ ООН ПРО ЗМІНУ КЛІМАТУ ЯК ОДНІЄЇ ЗІ СТОРІН КОНВЕНЦІЙ РІО

Із 11 серпня 1997 року Україна є Стороною Рамкової Конвенції ООН про зміну клімату (РКЗК). Цій події передувало підписання РКЗК Україною в червні 1992 року РКЗК у м.Ріо-де-Жанейро та ратифікація її Законом України від 29 жовтня 1996 року № 435/96-ВР.

Рамкова Конвенція ООН про зміну клімату, а також будь-які пов'язані з нею правові документи передбачають, що кінцевою ціллю є стабілізація концентрації парникових газів у атмосфері на тому рівні, який не допускав би шкідливого впливу на кліматичну систему.

Із цією метою РКЗК визначає певні зобов'язання Сторін Конвенції. Однак, РКЗК також передбачає принцип спільної але диференційованої відповідальності Сторін РКЗК. Відповідно до цього принципу застосовуються різні зобов'язання за РКЗК для двох груп країн, а саме: Сторони додатку 1 до РКЗК і Сторони, які не включені в додаток 1 до РКЗК. До першої групи країн відносяться країни, які на 1992 рік були членами ОЕСР, а також країни, в яких відбувається процес переходу до ринкової економіки. Більше того, розвинуті країни з додатку 1 – країни-члени ОЕСР, окремо відображені в додатку 2 до РКЗК. Іншими словами, перелік Сторін додатку 2 відрізняється від переліку Сторін додатку 1 тим, що він не включає країни, в яких відбувається процес переходу до ринкової економіки. Інша група – Сторони, які не включені до додатку 1, містять країни, що розвиваються. Ця група також не є однорідною – включає

країни, що розвиваються із зазначенням декількох підгруп, як то: малі острівні країни, країни з низькими прибережними районами, країни, вразливі до стихійних лих, а також має окрему групу країн, у кількості 49, які є найменш розвинутими.

Відповідно до угруповань Сторін РКЗК накладає різні зобов'язання. Так, Сторони додатку 1 приймають більш широкі зобов'язання в порівнянні зі Сторонами, що не входять до додатку 1.

Україна входить до додатку 1 РКЗК із позначкою про те, що вона є країною, в якій відбувається процес переходу до ринкової економіки. Крім України до цієї групи Сторін РКЗК включила країни Центральної та Східної Європи. Враховуючи статус країн, у яких відбувається процес переходу до ринкової економіки, ця група Сторін має дещо гнучкіші зобов'язання щодо участі в РКЗК у порівнянні із зобов'язаннями розвинутих країн.

Зобов'язання Сторін, викладені в **Статті 4 РКЗК**, відповідно до принципів РКЗК, викладених у **Статті 3 РКЗК**, мають бути виконані із забезпеченням сталого економічного розвитку Сторін. Такі зобов'язання умовно можна поділити на загальні та конкретні.

1) Загальні зобов'язання стосуються всіх Сторін РКЗК, у тому числі України як однієї з групи країн, у яких відбувається процес переходу до ринкової економіки, та передбачають, що всі Сторони:

а) розробляють, періодично поновлюють, публікують і надають Конференції Сторін (відповідно до Статті 12) національні кадастри антропогенних викидів із джерел і

абсорбції поглиначами всіх парникових газів, які не регулюються Монреальським протоколом, використовуючи порівняльні методології, які будуть узгоджені Конференцією Сторін;

b) формують, здійснюють, публікують і регулярно поновлюють національні та, в окремих випадках, регіональні програми, які містять заходи з пом'якшення наслідків зміни клімату шляхом вирішення проблеми антропогенних викидів із джерел і абсорбції поглиначами всіх парникових газів, які не регулюються Монреальським протоколом, і заходи сприяння адекватній адаптації до зміни клімату;

c) сприяють і співпрацюють у розробленні, застосуванні та розповсюдженні, включаючи передачу технологій, методів і процесів, які дають можливість обмежити, знизити або припинити антропогенні викиди парникових газів, що не регулюються Монреальським протоколом, у всіх відповідних секторах, включаючи енергетику, транспорт, промисловість, сільське господарство, лісове господарство та вилучення відходів;

Більше того, **Стаття 5 РКЗК** вимагає, щоб Сторони при виконанні зобов'язання за цим пунктом:

a) у міру необхідності підтримували та зміцнювали діяльність міжнародних і міжурядових програм і мереж чи організацій, які мають на меті визначення, проведення, оцінку та фінансування досліджень, збирання даних і систематичне спостереження, зважаючи на необхідність зведення до мінімуму дублювання зусиль;

b) підтримували міжнародні та міжурядові зусилля зі зміцнення систематичного спостереження та національного потенціалу й можливостей у галузі наукових і технічних досліджень, особливо в країнах, що розвиваються, та зі сприяння

доступу до даних і результатів їх аналізу, одержаних із районів, що знаходяться за межами дії національної юрисдикції, обміну ними;

c) враховують особливі інтереси та потреби країн, які розвиваються, й співпрацюють для зміцнення їх національного потенціалу та можливостей участі в зусиллях, згаданих у підпунктах a) і b) вище;

h) сприяють і співпрацюють у питаннях повного, відкритого та оперативного обміну відповідною науковою, технологічною, технічною, соціально-економічною, юридичною інформацією, пов'язаними з кліматичною системою та зміною клімату, з економічними та соціальними наслідками різних стратегій реагування;

i) сприяють і співпрацюють у галузях освіти, підготовки кадрів і просвіти населення в питаннях зміни клімату, підтримують найширшу участь у цьому процесі, в тому числі неурядових організацій.

Більше того, **Стаття 5 РКЗК** вимагає, щоб Сторони при виконанні зобов'язання за цим пунктом:

a) на національному та, за необхідності, субрегіональному, регіональному рівнях, у відповідності з національними законами та нормами, своїми відповідними можливостями підтримували та полегшували:

i) розроблення та здійснення програм просвіти та інформування громадськості з проблем зміни клімату та її наслідків;

ii) доступ громадськості до інформації про зміни клімату та її наслідки;

iii) участь громадськості в розгляді питань зміни клімату та її наслідків і в розробленні відповідних заходів реагування;

iv) підготовку наукового, технічного та управлінського персоналу;

b) на міжнародному рівні, використовуючи, де це необхідно,

існуючі органи, співпрацювали та сприяли в:

i) розробленні матеріалів із метою просвіти та інформування громадськості з питань зміни клімату, її наслідків і обміну такими матеріалами;

ii) розробленні та здійсненні програм у галузі освіти та підготовки кадрів, включаючи зміцнення національних установ і обмін персоналом або його відрядження для підготовки експертів у цій галузі, особливо в інтересах країн, які розвиваються;

j) відповідно до **Статті 12** направляють Конференції Сторін інформацію, що стосується здійснення.

2) Окрім загальних зобов'язань **пункт 2 Статті 4 РКЗК** установлює конкретні зобов'язання, які стосуються виключно країн Додатку 1, у тому числі й України, та передбачають наступне:

а) кожна з цих Сторін проводить національну політику та застосовує відповідні заходи з пом'якшення наслідків зміни клімату шляхом обмеження своїх антропогенних викидів парникових газів і захисту та підвищення якості своїх поглиначів і накопичувачів парникових газів. Такі політика та заходи продемонструють лідерство розвинутих країн у зміні довгострокових тенденцій щодо антропогенних викидів відповідно до мети Конвенції з визнанням того факту, що повернення до кінця нинішнього десятиліття колишніх рівнів антропогенних викидів двоокису вуглецю та інших парникових газів, які не регулюються Монреальським протоколом, буде сприяти такій зміні, беручи до уваги відмінності вихідних точок і підходів цих Сторін у їх економічних структурах і базах ресурсів, необхідність збереження високих і стійких темпів економічного росту, наявні технології та інші конкретні обставини, необхідність справедливого й належного вкладу кожної з цих Сторін у глобальні зусилля з реалізації даної мети.

Ці Сторони можуть здійснювати такі політику й заходи разом із іншими Сторонами, можуть допомагати іншим Сторонам робити свій внесок у досягнення мети Конвенції, зокрема, мети цього підпункту;

b) із метою сприяння прогресу в цьому напрямку кожна з цих Сторін відповідно до статті 12 подає протягом шести місяців після набрання чинності для неї Конвенцією, а згодом на періодичній основі, докладну інформацію про свої політику й заходи, про які йдеться в підпункті а) вище, та про спрогнозовані в зв'язку з ними антропогенні викиди з джерел і абсорбцію поглиначами парникових газів, які не регулюються Монреальським протоколом, протягом періоду, вказаного в підпункті а), з тим, щоб індивідуально або спільно повернутися до своїх рівнів антропогенних викидів двоокису вуглецю та інших парникових газів, які не регулюються Монреальським протоколом, до 1990 року. Конференція Сторін розгляне цю інформацію на своїй першій сесії, а згодом буде проводити такі розгляди на періодичній основі відповідно до статті 7;

е) кожна з цих Сторін:

i) координує, в міру необхідності, з іншими такими Сторонами відповідні економічні та адміністративні документи, розроблені для досягнення мети Конвенції;

ii) визначає та періодично розглядає свою власну політику та практичні методи, які заохочують діяльність, що призводить до більш високих рівнів антропогенних викидів парникових газів, які не регулюються Монреальським протоколом, порівняно з рівнями, які б інакше мали місце;

**Стаття 12 РКЗК** надає подальші роз'яснення щодо форми, змісту та періодичності інформації, яку Сторони мають надавати з ціллю демонстрації

здійснення Сторонами своїх зобов'язань, визначених у пункті 1 Статті 4, а саме:

а) національний кадастр антропогенних викидів із джерел і абсорбції поглиначами всіх парникових газів, які не регулюються Монреальським протоколом, тією мірою, якою це можливо, використовуючи порівняльні методології, які будуть запропоновані та узгоджені на Конференції Сторін;

б) загальний опис заходів, ужитих або передбачених Стороною, зі здійснення Конвенції;

в) будь-яку іншу інформацію, яку Сторона вважає за таку, що стосується досягнення мети Конвенції та є доречною для внесення в повідомлення, в тому числі, якщо це можливо, матеріали, що стосуються розрахунків глобальних тенденцій викидів.

Також **Стаття 12 РКЗК** визначає, що кожна Сторона, яка є розвинутою країною, й кожна інша Сторона, включена до додатка 1, вносить у своє повідомлення наступні види інформації:

2)(а) докладний опис політики й заходів, які вона вжила для виконання своїх зобов'язань за статтею 4, пункти 2а та 2б;

2)(б) конкретну оцінку впливу, який політики й заходи, вказані в

попередньому підпункті а), чинять на антропогенні викиди з її джерел і абсорбцію її поглиначами парникових газів протягом періоду, вказаного в статті 4, пункт 2а.

**Пункт 5) Статті 12** запроваджує графік подання початкових повідомлень для Сторін залежно від ступеню економічного розвитку та, відповідно, належності Сторони до відповідної групи.

5) Кожна Сторона, яка є розвинутою країною, та кожна інша Сторона, включена до додатка 1, надає своє початкове повідомлення протягом трьох років після набрання чинності Конвенцією для даної Сторони. Кожна Сторона, не включена до такого списку, надає своє початкове повідомлення протягом трьох років після набрання чинності Конвенцією для цієї Сторони, або з моменту появи фінансових ресурсів відповідно до **Статті 4, пункт 3**. Сторони, що є найменш розвинутими країнами, можуть подавати свої початкові повідомлення на свій розсуд. Частота наступних повідомлень усіх Сторін визначається Конференцією Сторін із урахуванням диференційованого графіка, який устанавлюється цим пунктом.

## ЗОБОВ'ЯЗАННЯ ЗА КІОТСЬКИМ ПРОТОКОЛОМ

Із метою досягнення кінцевої мети Конвенції, як вона викладена в **Статті 2 РКЗК**, Сторони домовилися та уклали Кіотський протокол до РКЗК. Україна підписала Кіотський протокол 15 березня 1999 р., ратифікувала Законом України № 1430-IV від 4 лютого 2004 року. Відповідно до Статті 25 Кіотського протоколу, документ вступив в силу 16 лютого 2005 року.

**Пункт 1)(а) Статті 2 Кіотського протоколу** визначає певні кроки, які мають здійснити Сторони додатку 1 РКЗК із дотримання принципів сталого розвитку, викладених у **Статті 3 РКЗК**.

**Стаття 2** містить наступні вимоги:

1) Кожна зі Сторін, зазначених у Додатку 1, при виконанні своїх зобов'язань щодо кількісних обмежень і скорочень викидів відповідно до **Статті 3**, з метою сприяння сталому розвитку:

а) здійснює та/або продовжує розробляти відповідно до своїх національних умов такі політику та заходи як:

i) підвищення ефективності використання енергії у відповідних секторах національної економіки;

ii) охорона та поліпшення якості поглиначів і накопичувачів парникових газів, що не регулюються Монреальським протоколом, із урахуванням своїх зобов'язань за відповідними міжнародними природоохоронними угодами; сприяння поширенню раціональних методів ведення лісового господарства, лісонасадження та лісооновлення на стабільній основі;

iii) заохочення форм сталого та раціонального ведення сільського господарства в контексті урахування особливостей зміни клімату;

iv) проведення досліджень, розроблення, сприяння широкому

використанню та впровадженню нових і відновлюваних видів енергії, технологій поглинання двоокису вуглецю та передових сучасних екологічно безпечних технологій;

v) поступове скорочення або усунення ринкових диспропорцій, фіскальних стимулів, звільнення від податків і мита та субсидій, що суперечать цілям Конвенції, в усіх галузях, які є джерелами викидів парникових газів, застосування ринкових механізмів;

vi) заохочення належних реформ у відповідних галузях із метою сприяння реалізації політики та заходів обмеження або скорочення викидів парникових газів, які не регулюються Монреальським протоколом;

vii) заходи з обмеження та/або скорочення викидів парникових газів, які не регулюються Монреальським протоколом, у транспортній галузі;

viii) обмеження та/або скорочення викидів метану шляхом рекуперації та його повторного використання в процесі видалення відходів, а також у виробництві, транспортуванні та розподілі енергії;

b) співробітничает з іншими такими Сторонами з метою підвищення індивідуальної та сукупної ефективності їхньої політики та заходів, які вживаються згідно з цією статтею, відповідно до пункту 2 е) і) статті 4 Конвенції. Із цією метою Сторони здійснюють заходи для обміну своїм досвідом і інформацією щодо таких заходів і політики, включаючи розроблення методик підвищення їхньої сумісності, прозорості, ефективності. Конференція Сторін, яка є нарадою Сторін цього Протоколу, на своїй першій сесії або згодом, як тільки це буде практично можливо, розгляне шляхи

сприяння такому співробітництву з урахуванням усієї відповідної інформації.

2. Сторони, зазначені в Додатку 1, прагнуть обмеження або скорочення викидів парникових газів, які не регулюються Монреальським протоколом і є результатом використання авіаційного пального та мазуту під час повітряних і морських перевезень, діючи відповідно через Міжнародну організацію цивільної авіації та Міжнародну морську організацію.

3. Сторони, зазначені в Додатку 1, прагнуть здійснювати політику та вживати заходи відповідно до цієї статті таким чином, щоб звести до мінімуму несприятливі наслідки, в тому числі несприятливі наслідки зміни клімату, впливу на міжнародну торгівлю, а також соціальні, екологічні та економічні наслідки для інших Сторін, особливо для Сторін, які є країнами, що розвиваються, зокрема для тих, що зазначені в пунктах 8 і 9 статті 4 Конвенції, з урахуванням статті 3 Конвенції. Конференція Сторін, яка є нарадою Сторін цього Протоколу, може також вживати надалі інші заходи, які можуть бути необхідними, для сприяння виконанню положень цього пункту.

4. Конференція Сторін, яка є нарадою Сторін цього Протоколу, якщо вона, з урахуванням особливостей національних умов і потенціальних наслідків, прийме рішення про доцільність координації будь-яких заходів і політики, передбачених пунктом 1 а) вище, розглядає шляхи та засоби налагодження координації таких заходів і політики.

**Стаття 3 Кіотського протоколу** визначає зобов'язання Сторін додатку 1 РКЗК, визначені в кількісних обмеженнях викидів парникових газів, перший період дії на який поширюються обмеження, а також базовий рік, який

має слугувати порівняльною базою з виконань кількісних обмежень. Також Стаття 3 передбачає механізм розрахунку встановленої кількості кожної Сторони додатку 1. Зокрема, Стаття 3 Кіотського протоколу передбачає наступне:

1. Сторони, зазначені в Додатку 1, окремо або разом забезпечують умови для того, щоб їхні сукупні антропогенні викиди парникових газів, перелічених у Додатку А, в еквіваленті двоокису вуглецю не перевищували встановлених для них кількісних показників, визначених із урахуванням установлених для них зобов'язань із кількісного обмеження та скорочення викидів, визначених у Додатку В, відповідно до положень цієї статті, з метою скорочення їхніх сукупних викидів таких газів принаймні на п'ять відсотків порівняно з базовим рівнем 1990 року за період дії зобов'язань із 2008 по 2012 роки.

Додаток В до Кіотського протоколу визначає кількісні зобов'язання з обмеження чи скорочення викидів парникових газів для України на рівні 100% у порівнянні з базовим 1990 роком. Це означає, що середньоарифметичне значення рівня викидів парникових газів України в період із 2008 по 2012 рік (включно) не має перевищувати значення викидів парникових газів базового року – 1990-го. Іншими словами, на Україну покладене зобов'язання вжити заходи, щоб рівень викидів парникових газів у перший період дії Кіотського протоколу (2008–2012 рр.) залишився на рівні, не вищому за рівень викидів парникових газів країни в 1990 році.

Таким чином, Україна отримала зобов'язання на рівні 0% щодо скорочення викидів парникових газів у першому періоді дії Кіотського протоколу відносно до 1990 року.

2. Кожна зі Сторін, зазначених у Додатку 1, до 2005 року повинна досягти

суттєвого прогресу у виконанні своїх зобов'язань за цим Протоколом.

3. Для виконання кожною Стороною, зазначеною в Додатку 1, зобов'язань за цією статтею використовуються чисті зміни в кількості викидів із джерел і абсорбції поглиначами парникових газів, які є прямим результатом діяльності людини в сфері змін землекористування та в лісовому господарстві, яка обмежується, починаючи з 1990 року, лісонасадженням, лісооновленням і збезлісенням, які розглядаються як такі, що можуть бути перевірені за змінами накопичення вуглецю в кожний період дії зобов'язань. Доповіді та звіти про пов'язані з цими видами діяльності викиди з джерел і абсорбції поглиначами парникових газів надаються в прозорому вигляді, можуть бути перевірені та розглядаються згідно зі статтями 7 і 8.

4. До першої сесії Конференції Сторін, яка є нарадою Сторін цього Протоколу, кожна Сторона, зазначена в Додатку 1, надає на розгляд Допоміжного органу з наукових і технологічних консультацій дані для визначення її рівня накопичення вуглецю в 1990 році та для проведення оцінки змін у її накопиченні вуглецю в наступних роках. Конференція Сторін, яка є нарадою Сторін цього Протоколу, на своїй першій сесії або згодом, як тільки це буде практично можливо, приймає рішення щодо умов, правил і керівних принципів стосовно того, яким чином і які інші види людської діяльності, пов'язані зі зміною викидів із джерел і абсорбції поглиначами парникових газів у категоріях сільськогосподарських угідь, змін у землекористуванні та лісовому господарстві, додаються до кількісних показників, визначених для Сторін, зазначених у Додатку 1, або віднімаються від них із урахуванням невизначеностей, прозорості доповідей, можливості їхньої перевірки,

методологічної роботи Міжурядової групи експертів із питань зміни клімату, рекомендацій, що надаються Допоміжним органом із наукових і технологічних консультацій згідно зі статтею 5, і рішень Конференції Сторін. Таке рішення застосовується протягом другого та наступних періодів дії зобов'язань. Сторона може вирішувати, чи застосовувати таке рішення про ці додаткові види людської діяльності протягом свого першого періоду дії зобов'язань за умови, що такі види діяльності мали місце, починаючи з 1990 року.

5. Сторони, зазначені в Додатку 1 і знаходяться в процесі переходу до ринкової економіки, для яких базовий рік або період був установлений згідно з рішенням 9/CP.2 другої сесії Конференції Сторін Конвенції, використовують цей базовий рік або період для виконання своїх зобов'язань за цією статтею. Будь-яка інша Сторона, зазначена в Додатку 1 і знаходиться в процесі переходу до ринкової економіки й ще не представила своє перше офіційне національне повідомлення згідно статті 12 Конвенції, може також повідомити Конференцію Сторін, яка є нарадою Сторін цього Протоколу, про те, що для виконання своїх зобов'язань за цією статтею має намір використовувати як базовий рік або період не 1990-й, а будь-який інший рік. Рішення про прийнятність такого повідомлення виноситься Конференцією Сторін, яка є нарадою Сторін цього Протоколу.

Україна не вносила відповідного повідомлення про обрання іншого базового року або періоду замість 1990 року. Таким чином 1990 рік слугує базовим роком обчислення всіх парникових газів, зазначених у Додатку А до Кіотського протоколу.

6. З урахуванням **пункту 6 статті 4 Конвенції**, Сторонам із Додатку 1, які перебувають у процесі переходу до



ринкової економіки, в ході виконання ними своїх зобов'язань за цим Протоколом, крім передбачених цією статтею, Конференція Сторін, яка є нарадою Сторін цього Протоколу, надаватиме певний ступінь гнучкості.

7. Протягом першого періоду дії визначених зобов'язань щодо кількісних обмежень і скорочення викидів із 2008 по 2012 роки для кожної Сторони, зазначеної в Додатку 1, установлений кількісний показник дорівнює зафіксованій для неї в Додатку В відсотковій частці її чистих сукупних антропогенних викидів парникових газів, перелічених у Додатку А, в еквіваленті двоокису вуглецю за 1990 рік, або за базовий рік, або період, визначений згідно з пунктом 5 вище, помножений на коефіцієнт п'ять. Ті Сторони з Додатку 1, для яких зміни в землекористуванні й лісовому господарстві в 1990 році були чистими джерелами викидів парникових газів, для розрахунку визначених для них кількісних показників включають до своїх викидів за базовий 1990 рік або базовий період сукупні антропогенні викиди в еквіваленті двоокису вуглецю за винятком абсорбції викидів поглиначами за 1990 рік у результаті зміни землекористування.

8. Кожна Сторона, зазначена в Додатку 1, для розрахунків, згаданих у **пункті 7** вище, для таких речовин, як воднефторвуглець, перофторвуглець, гексафторид сірки, може взяти 1995 рік за базовий.

9. Зобов'язання на наступні періоди для Сторін, зазначених у Додатку 1, установлюються у вигляді змін і доповнень до Додатку В до цього Протоколу, які приймаються відповідно до положень пункту **7 статті 21**. Конференція Сторін, яка є нарадою Сторін цього Протоколу, починає розгляд таких зобов'язань принаймні за сім років до закінчення першого періоду

дії зобов'язань, згаданих у **пункті 7** вище.

10. Будь-які величини зменшення викидів або будь-яка частина встановленої кількості викидів, що їх одна Сторона отримує від іншої Сторони згідно з положеннями **статті 6** або **статті 17**, додаються до встановленої кількості Сторони, що набуває.

11. Будь-які величини зменшення викидів або будь-яка частина встановленої кількості викидів, котрі одна Сторона передає іншій Стороні згідно з положеннями **статті 6** або **статті 17**, віднімаються від установленої кількості Сторони, що передає.

12. Будь-які офіційно оформлені величини скорочення викидів, що їх одна Сторона отримує від іншої Сторони згідно з положеннями **статті 12**, додаються до встановленої кількості Сторони, що набуває.

13. Якщо кількість викидів Сторони, зазначеної в Додатку 1, за будь-який період дії зобов'язань буде меншою за кількість, установлену для неї згідно з цією статтею, тоді така різниця на прохання цієї Сторони додається до кількості, встановленої для цієї Сторони на наступний період дії зобов'язань.

14. Кожна Сторона, зазначена в Додатку 1, прагне виконати зобов'язання, згадані в **пункті 1** вище, таким чином, щоб звести до мінімуму несприятливі соціальні, екологічні та економічні наслідки для Сторін, які є країнами, що розвиваються, особливо Сторін, зазначених у **пунктах 8 і 9 статті 4** Конвенції. Згідно з відповідними рішеннями Конференції Сторін щодо виконання цих пунктів, Конференція Сторін, яка є нарадою Сторін цього Протоколу, на своїй першій сесії розглядатиме, до яких дій необхідно вдатися для того, щоб звести до мінімуму несприятливі наслідки зміни клімату й/або наслідки від ужитих заходів реагування для Сторін,

зазначених у вищезгаданих пунктах. Питання, які розглядатимуться, включатимуть і фінансування, страхування, передачі технологій.

**Стаття 5 Кіотського протоколу** закріплює зобов'язання за Сторонами додатку 1 створити протягом року з дати початку першого періоду зобов'язань національну систему оцінки антропогенних викидів із джерел і абсорбції поглиначами всіх парникових газів, які не регулюються Монреальським протоколом.

**Стаття 7 Кіотського протоколу** накладає зобов'язання Сторонам додатку 1 із надання додаткової інформації, яка вимагається згідно **Статті 12 РКЗК**. Зобов'язання визначені Статтею 7 наступним чином:

1. Кожна Сторона, зазначена в Додатку 1, заносить до свого щорічного кадастру антропогенних викидів із джерел і абсорбції поглиначами парникових газів, що не регулюються Монреальським протоколом, необхідну додаткову інформацію, яка надається згідно з відповідними рішеннями Конференції Сторін, із метою забезпечення виконання вимог **статті 3**, що регламентується **пунктом 4** нижче.

2. Кожна Сторона, зазначена в Додатку 1, включає до свого національного повідомлення, яке надається відповідно до **статті 12 Конвенції**, додаткову інформацію, що визначається відповідно

до **пункту 4** нижче та є необхідною для того, щоб підтвердити виконання своїх зобов'язань за цим Протоколом.

3. Кожна Сторона, зазначена в Додатку 1, щорічно надає інформацію, яка вимагається згідно з **пунктом 1** вище, починаючи з першого кадастру, який необхідно надати згідно з Конвенцією за перший рік строку дії зобов'язань після набуття чинності цим Протоколом для цієї Сторони. Кожна така Сторона надає інформацію, яка вимагається згідно з **пунктом 2** вище, як частину свого першого національного повідомлення, надання якого вимагається згідно з Конвенцією після набуття чинності цим Протоколом для цієї Сторони й після прийняття керівних принципів, як це передбачено **пунктом 4** нижче. Періодичність наступного подання інформації, яка вимагається згідно з цією статтею, визначається Конференцією Сторін, яка є нарадою Сторін цього Протоколу, з урахуванням будь-якого графіка надання національних повідомлень, прийнятого Конференцією Сторін.

Необхідно зауважити, що крім РКЗК і Кіотського протоколу потрібні розширення та пояснення щодо зобов'язань Сторін можуть також вноситись на підставі Рішень Конференції Сторін РКЗК або Рішень Зустрічі Сторін Кіотського протоколу.

## РІШЕННЯ КОНФЕРЕНЦІЇ СТОРІН РКЗК І РІШЕННЯ ЗУСТРІЧІ СТОРІН КІОТСЬКОГО ПРОТОКОЛУ, ЩО ДОПОВНЮЮТЬ АКТУАЛЬНИЙ ПЕРЕЛІК МІЖНАРОДНИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ УКРАЇНИ ЗА РКЗК

Канкунські домовленості, погодженні Рішенням Конференції Сторін РКЗК **1/СР.16**, зобов'язують розвинуті країни надавати крім щорічних національних кадастрів і періодичних національних повідомлень, дворічні звіти. Окремим рішенням Конференції Сторін РКЗК **2/СР.17** було визначено, що перший дворічний звіт Сторони надають до 1 січня 2014 року.

Рішення Зустрічі Сторін Кіотського протоколу **1/СМР.7** визначило, що Кіотський протокол має бути продовжений другим періодом зобов'язань Сторін, запрошує Сторони надавати пропозиції з кількісних зобов'язань із обмеження або скорочення викидів парникових газів на другий період дії зобов'язань за Кіотським протоколом. Другий період зобов'язань має розпочатись 1 січня 2013 року.

Рішення Зустрічі Сторін Кіотського протоколу **1/СМР.8** прийняло Дохійську поправку до Кіотського протоколу. Зазначена поправка визначає, що другий період дії Кіотського протоколу має розпочатися 1 січня 2013 року та продовжуватись до 31 грудня 2020 року. Крім іншого, Дохійська поправка вносить суттєву зміну в формулу обчислення обсягу одиниць установленної кількості для країн, чий викиди

парникових газів у перші три роки дії першого періоду зобов'язань за Кіотським протоколом були нижче, ніж викиди базового року. Такі країни мають забезпечити списання такої надлишкової кількості одиниць установленної кількості в другому періоді зобов'язань за Кіотським протоколом. Необхідно зауважити, що набуття чинності поправок до Кіотського протоколу, як то Дохійських поправок, для кожної Сторони передбачає затвердження відповідним нормативним актом на національному рівні. У випадку України передбачається ратифікація таких поправок. На теперішній час Україна не ратифікувала Дохійські поправки.

Конференція Сторін РКЗК затвердила Рішення **2/СР.19** про Варшавський міжнародний механізм зі втрат і збитків унаслідок впливу змін клімату, включаючи екстремальні явища та явища, що повільно відбуваються в країнах, які розвиваються й найбільш вразливі до несприятливих наслідків зміни клімату. Цей міжнародний механізм передбачає всебічне, комплексне та узгоджене сприяння застосуванню відповідних підходів до вирішення проблем, пов'язаних із втратами та збитками внаслідок несприятливих змін клімату.

## ОСНОВНІ ЗОБОВ'ЯЗАННЯ УКРАЇНИ, ЯКІ ВИПЛИВАЮТЬ ІЗ ЇЇ ЧЛЕНСТВА В КОНВЕНЦІЇ ООН ПРО БОРТЬБУ З ОПУСТЕЛЮВАННЯМ У ТИХ КРАЇНАХ, ЩО ПОТЕРПАЮТЬ ВІД СЕРЙОЗНОЇ ПОСУХИ ТА/АБО ОПУСТЕЛЮВАННЯ, ОСОБЛИВО В АФРИЦІ

### Довідкова інформація щодо КБО

У 1992 році Конференція ООН щодо довкілля та розвитку (UNCED) в м. Ріо-де-Жанейро, Бразилія, звернулася із закликом до Генеральної Асамблеї ООН щодо створення Міждержавного переговорного комітету з метою підготовки до червня 1994 року Конвенції ООН про боротьбу з опустелюванням у тих країнах, що потерпають від серйозної посухи та/або опустелювання, особливо в Африці (далі – **КБО**).

17 червня 1994 року в м. Париж, Франція, **КБО** була ухвалена та відкрита для підписання.

26 грудня 1996 року, через 90 днів після того, як **КБО** ратифікували 50 країн, вона набрала чинності.

Вищим органом **КБО** є Конференція Сторін (далі – **КСК**). Вона ухвалює в межах свого мандату рішення, необхідні для сприяння її ефективному втіленню. За час існування **КБО** відбулося дванадцять сесій **КСК**:

КСК-1 – у жовтні 1997 року, в м. Рим, Італія  
КСК-2 – в грудні 1998 року, в м. Дакар, Сенегал

КСК-3 – в листопаді 1999 року, в м. Ресифі, Бразилія

КСК-4 – в грудні 2000 року, в м. Бонн, Німеччина

КСК-5 – у жовтні 2001 року, в м. Женева, Швейцарія

КСК-6 – у серпні – вересні 2003 року, в м. Гавана, Куба

КСК-7 – у жовтні 2005 року, в м. Найробі, Кенія

КСК-8 – у вересні 2007 року, в м. Мадрид, Іспанія

КСК-1 – позачергова – в листопаді 2007 року, в м. Нью-Йорк, США

КСК-9 – у вересні – жовтні 2009 року, в м. Буенос-Айрес, Аргентина

КСК-10 – у жовтні 2011 року, в м. Чангвон, Республіка Корея

КСК-11 – у вересні 2013 року, в м. Віндхук, Республіка Намібія.

На першій сесії **КСК** призначений Постійний секретаріат **КБО**, розташований у місті Бонн (Німеччина).

Адреса сайту **КБО**: [www.unccd.int](http://www.unccd.int).

Виконавчим секретарем Конвенції з жовтня 2013 року й донині є **пані Монік Барбю**.

При **КСК** створені допоміжні органи, зокрема:

**Комітет із науки й техніки** – для надання **КСК** інформації та консультацій із науково-технічних питань, які стосуються боротьби з опустелюванням і пом'якшення наслідків посухи (далі – **КНТ**). У 2007 році на **КСК-8** було прийнято рішення, що сесії **КНТ** мають проводитися переважно в форматі науково-технічних конференцій. Також вирішено запровадити посади національних кореспондентів із питань науки та технологій при **КНТ**. За поданням УААН таким кореспондентом від України була призначена п. Ракоїд Олена Олександрівна (на сьогодні – доцент Кафедри загальної екології та безпеки життєдіяльності Науково-дослідного інституту рослинництва та сталого природокористування Національного університету біоресурсів і природокористування). На травень 2014 року відбулося одинадцять звичайних сесій КНТ, три спеціальні та дві науково-технічні конференції: 1 – на тему: «*Біофізичний і соціально-економічний*

моніторинг і оцінка опустелювання й деградації земель для підтримки прийняття рішень щодо управління землями та водами» (22–24 вересня 2009 року, м. Буенос-Айрес, Аргентина); II – на тему: «Економічна оцінка опустелювання, збалансованого управління землями та стійкості аридних, семіаридних і сухих субгумідних територій» (9–12 квітня 2013 року, м. Бонн, Німеччина).

**Глобальний механізм** – для підвищення ефективності існуючих фінансових механізмів сприяння заходам, що ведуть до мобілізації та направлення істотних фінансових ресурсів, включаючи передачу технологій на безоплатній основі та/чи на пільгових умовах ураженим країнам.

Окрім цього в 2001 році на **КСК-5** прийнято рішення зі створення **Комітету з огляду впровадження Конвенції** (далі – **КОВК**); на травень 2014 року відбулося дванадцять сесій КОВК.

Депозитарієм **КБО** є Генсек ООН.

*Сторонами **КБО** на сьогодні є 193 країни світу та Європейський союз.*

Текст **КБО** має п'ять додатків про її здійснення на регіональному рівні, які є невід'ємними складовими **КБО**, а саме:

I – для Африки

II – для Азії

III – для Латинської Америки та країн Карибського басейну

IV – для північного Середземномор'я

V – для Центральної та Східної Європи.

*Обрання представників до складу Бюро КСК і допоміжних органів **КБО** здійснюється від груп держав ООН, до яких належать:*

1. Група африканських держав
2. Група азіатських держав
3. Група східноєвропейських держав
4. Група держав Латинської Америки та Карибського басейну
5. Група західноєвропейських та інших держав.

4 липня 2002 року Верховна Рада України прийняла Закон України № 61-IV «Про приєднання України до Конвенції Організації Об'єднаних Націй про боро-

тбу з опустелюванням у тих країнах, що потерпають від серйозної посухи та/або опустелювання, особливо в Африці». Після надання документу про приєднання до Депозитарію 27 серпня 2002 року Україна стала повноправною стороною **КБО**. До цього часу представники країни брали участь у відповідних офіційних подіях як спостерігачі.

Україна входить до V додатку Конвенції, в якому об'єднані 15 країн Центральної та Східної Європи: *Азербайджан, Білорусь, Болгарія, Боснія і Герцеговина, Вірменія, Грузія, Латвія, Македонія, Молдова, Росія, Румунія, Сербія, Словаччина, Україна, Чорногорія.*

Україна також відноситься до групи східноєвропейської держав ООН, у якій об'єднані 23 країни: *Азербайджан, Албанія, Білорусь, Болгарія, Боснія і Герцеговина, Вірменія, Грузія, Естонія, Латвія, Литва, Македонія, Молдова, Польща, Росія, Румунія, Сербія, Словаччина, Словенія, Угорщина, Україна, Хорватія, Чехія, Чорногорія.*

Представник України (завідувач сектору земельних ресурсів Мінприроди Колмаз Юрій Томович) під час КСК-8 і КСК-9 двічі обирався до складу Бюро цих КСК (на 2 роки), під час КСК-10 був обраний до складу Комітету з науки й техніки Конвенції, а під час КСК-11 – до складу Бюро комітету з огляду впровадження Конвенції.

17 червня відзначається людством як Всесвітній день боротьби з опустелюванням.

Резолюцією Генеральної Асамблеї ООН від 19.12.2007 № 62/195 проголошена Декада ООН щодо пустель і опустелювання (2010–2020 роки).

4 липня 2002 року Верховна Рада України прийняла Закон України № 61-IV «Про приєднання України до Конвенції Організації Об'єднаних Націй про боротьбу з опустелюванням у тих країнах, що потерпають від серйозної посухи та/або опустелювання, особливо в Африці» (далі – **КБО**, довідкова інформація щодо неї наведена в додатку 1).

Прийняття цього Закону визначило місце КБО в правовому полі України, оскільки згідно зі статтею 19 Закону України «Про міжнародні договори України» (від 29 червня 2004 року № 1906-IV) чинні міжнародні договори України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства й застосовуються в порядку, передбаченому для норм національного законодавства.

У рамках КБО використовується поділ країн на «уражені» та «розвинуті». Цей поділ базується не на наявності чи відсутності на території країни деградованих земель, а на її фінансово-економічних можливостях і потребах. Загальні зобов'язання всіх Сторін КБО регламентовані **статтею 4 Конвенції**, відповідно до якої як «уражені», так і «розвинуті» країни:

а) *приймають комплексний підхід щодо фізичних, біологічних і соціально-економічних аспектів процесів опустелювання й посухи;*

б) *приділяють належну увагу, в рамках відповідних міжнародних і регіональних органів, стану уражених країн, що розвиваються, – Сторін Конвенції, в тому, що стосується міжнародної торгівлі, угод про маркетинг і заборгованостей, для створення сприятливої міжнародної економічної атмосфери, яка сприяє досягненню цілей стійкого розвитку;*

в) *інтегрують стратегії, спрямовані на викорінення зубожіння, в зусилля з боротьби з опустелюванням і пом'якшенню наслідків посухи;*

г) *сприяють співробітництву між ураженими країнами – Сторонами Конвенції в галузі охорони навколишнього середовища й збереження земельних і водних ресурсів, оскільки це сприяє боротьбі з опустелюванням і посухою;*

д) *зміцнюють субрегіональне, регіональне, міжнародне співробітництво;*

е) *співпрацюють у рамках відповідних міжурядових організацій;*

є) *визначають, де це необхідно, організаційні механізми з урахуванням необхідності уникнення дублювання;*

Під час приєднання до КБО Україна задекларувала себе як «уражена» країна. У зв'язку з цим, відповідно до **статті 5 КБО**, на додаток до своїх зобов'язань, передбачених статтею 4 КБО, Україна взяла на себе такі зобов'язання:

а) *приділяти першочергову увагу боротьбі з опустелюванням і пом'якшенню наслідків посухи й виділяти адекватні ресурси у відповідності з їх власними обставинами та можливостями;*

б) *розробляти стратегії та встановлювати пріоритети в рамках планів і/чи стратегій стійкого розвитку в боротьбі з опустелюванням і пом'якшення наслідків посухи;*

в) *розглядати питання усунення причин опустелювання й приділяти особливу увагу соціально-економічним факторам, що сприяють розвитку процесів опустелювання;*

г) *сприяти обізнаності місцевого населення та його участі, особливо жінок і молоді, за підтримки неурядових організацій, у боротьбі з опустелюванням і пом'якшення наслідків посухи;*

д) *створювати сприятливу атмосферу за допомогою належного посилення відповідних існуючих законів, а в тих випадках, коли вони відсутні, за допомогою видання нових законів і формування довготермінової політики й програм дій.*

Відповідно до **статті 9 КБО** основним підходом до виконання ураженими країнами, включаючи Україну, своїх зобов'язань є розроблення, оприлюднення та здійснення національних програм дій (далі – НПД).

Згідно зі **статтею 10 КБО** метою НПД є визначення факторів, що сприяють опустелюванню, й практичних заходів, необхідних для боротьби з опустелюванням і пом'якшення наслідків посухи.

У НПД обумовлюються відповідні ролі уряду, місцевих громад і

землекористувачів, визначаються наявні та необхідні ресурси.

Вони, зокрема:

а) містять довготермінові стратегії боротьби з опустелюванням і пом'якшення наслідків посухи, наголошують на практичних заходах і узгоджуються із національною політикою стійкого розвитку;

б) допускають внесення змін із урахуванням обставин, що змінюються, і є досить гнучкими на місцевому рівні для прийняття рішень у різних соціально-економічних, біологічних і геофізичних умовах;

в) приділяють особливу увагу здійсненню превентивних заходів щодо земель, які ще не зазнали деградації чи зазнали її лише незначною мірою;

г) передбачають зміцнення національної бази кліматичних, метеорологічних і гідрологічних досліджень і розширення можливостей для створення системи раннього попередження про посуху;

д) сприяють проведенню політики та зміцненню організаційних механізмів, спрямованих на розвиток співробітництва й координації в дусі партнерства між громадою-донором, урядовими органами на всіх рівнях, місцевим населенням і групами громад, вживають заходи для полегшення доступу місцевого населення до відповідної інформації та технологій;

НПД можуть, між іншим, містити деякі чи всі наступні заходи з пом'якшення наслідків посухи:

а) створення та/чи зміцнення, залежно від обставин, систем раннього оповіщення, включаючи місцеві та національні заходи, спільні системи на субрегіональному та регіональному рівнях, механізми надання допомоги особам, переміщеним із екологічних міркувань;

б) зміцнення потенціалу готовності до посухи та ліквідації її наслідків, включаючи надзвичайні плани боротьби з посухою на місцевому, національному, субрегіональному, регіональному рівнях із урахуванням як сезонних, так і середньорічних кліматичних прогнозів;

в) створення та/чи зміцнення, залежно від обставин, систем продовольчої безпеки, включаючи засоби збереження й збуту, особливо в сільських районах;

г) складання проектів із альтернативних джерел засобів існування, які можуть забезпечити одержання прибутків у районах, схильних до посухи;

д) розроблення стійких іригаційних програм для потреб як землеробства, так і тваринництва.

З урахуванням конкретних умов і потреб кожної ураженої країни – Сторони Конвенції НПД, залежно від обставин, включають, зокрема, заходи в деяких нижче перерахованих пріоритетних галузях або в усіх цих галузях у тій мірі, в якій вони стосуються боротьби з опустелюванням і пом'якшення наслідків посухи в уражених районах і відповідають інтересам їх населення:

а) заохочення альтернативних джерел засобів існування й поліпшення національної економічної ситуації з метою зміцнення програм, спрямованих на викорінення зубожіння та забезпечення продовольчої безпеки;

б) динаміка демографічного розвитку;

в) стійке управління природними ресурсами;

г) стійкі методи ведення сільського господарства;

д) розвиток і ефективне використання різних джерел енергії;

е) інституціональні та правові рамки; зміцнення можливостей у галузі оцінки та моніторингу, включаючи гідрологічні та метеорологічні служби; нарощування потенціалу; освіта та інформування громадськості.

У 2001 році на КСК-5 прийнятий додаток V до КБО про її регіональну імплементацію для Центральної та Східної Європи.

Метою цього додатка є надання керівних принципів і механізмів для ефективної імплементації Конвенції в уражених країнах регіону в світлі особливих умов.

**Статтею 4 додатка V до КБО** регламентовано, що при підготовці та імplementації НПД відповідно до статей 9 і 10 Конвенції, кожна уражена країна регіону, включаючи Україну:

а) визначає відповідні органи, які відповідають за підготовку, координацію та імplementацію своєї програми;

б) залучає уражене населення, включаючи місцеві общини, в розроблення, координацію та імplementацію програми шляхом місцевого процесу консультацій, у співробітництві з місцевими органами влади та відповідними неурядовими організаціями;

в) вивчає стан навколишнього середовища в уражених зонах для оцінювання причин і наслідків опустелювання та визначення першочергових напрямків дій;

г) оцінює, за участі ураженого населення, минулі та діючі програми для визначення стратегії та розроблення дій, що містяться в програмі дій;

Окрім цього **додатком V до КБО** визначені інші зобов'язання країн регіону, включаючи Україну. Зокрема передбачено, що вони індивідуально чи спільно:

- в частині технічного, наукового й технологічного співробітництва (стаття 6):

а) сприяють підсилению мереж науково-технічного співробітництва, систем моніторингу та інформаційних систем на всіх рівнях, а також їх інтеграції, де це можливо, у всесвітні інформаційні системи;

б) сприяють розвиткові, адаптації та передачі відповідних існуючих і нових екологічно чистих технологій у регіоні та за його межами;

- в частині фінансових ресурсів і механізмів (стаття 7):

в) вживають заходи для раціоналізації та підсиллення механізмів надання коштів шляхом державних і приватних інвестицій із метою досягнення конкретних результатів у боротьбі з деградацією земель і опустелюванням, зменшення наслідків посухи;

г) визначають вимоги до міжнародного співробітництва для підтримки національних заходів, і цим створюють, зокрема, сприятливе інвестиційне середовище, і заохочують активну інвестиційну політику та інтегрований підхід до ефективної боротьби з опустелюванням, включаючи раннє визначення проблем, спричинених цим процесом;

д) намагаються залучити двосторонніх і/або багатосторонніх партнерів і установи з фінансового співробітництва з метою забезпечення імplementації Конвенції, включаючи програмні заходи, які беруть до уваги конкретні потреби уражених країн регіону, що є Сторонами;

- в частині інституційних рамок (стаття 8):

е) засновують і/чи підсилюють національні центри з координації дій у боротьбі з опустелюванням і/чи зменшення наслідків посухи;

є) розглядають можливість створення механізмів для підсилення регіонального співробітництва, де це можливо.

Україна, як і інші Сторони КБО, має звітувати про її виконання. Згідно зі **статтею 26 КБО**, кожна Сторона через Секретаріат КБО надає КСК для розгляду на її чергових сесіях доповіді про заходи, які вона вживає в цілях здійснення цієї Конвенції. КСК визначає графік надання і формат таких доповідей.

У 2001 році під час КСК-5 створений Комітет із огляду впровадження Конвенції, який попередньо розглядає ці доповіді, готує рекомендації для прийняття рішень КСК.

Під час КСК-8 у 2007 році була затверджена **10-річна Стратегія впровадження КБО** (далі – Стратегія), якою визначені:

**чотири стратегічні цілі:**

1) покращити умови життя населення уражених територій;

2) покращити стан уражених екосистем;

3) генерувати глобальні вигоди через ефективно впровадження Конвенції;



4) мобілізувати ресурси на підтримку впровадження Конвенції шляхом налагодження ефективного партнерства між національними та міжнародними суб'єктами;

**п'ять оперативних цілей за такими напрямками:**

- 1) пропагандистська, інформаційна та просвітницька робота;
- 2) рамки політики;
- 3) науково-технічні знання;
- 4) нарощування потенціалу;
- 5) фінансування та передача технологій.

НПД уражених країн, включаючи Україну, мають бути гармонізовані зі Стратегією, а національні доповіді про стан впровадження КБО повинні відображати стан досягнення вищенаведених стратегічних і оперативних цілей Стратегії за визначеними індикаторами.

КСК-9 у 2009 році, беручи до уваги чисельні зауваження її учасників, попередньо схвалила:

- 11 «індикаторів впливу» для оцінки досягнення стратегічних цілей 1–3 Стратегії;

- 7 «індикаторів впливу» для оцінки досягнення стратегічної цілі 4 Стратегії;

- 18 «індикаторів виконання» для оцінки досягнення оперативних цілей Стратегії.

При цьому, відповідно до рішення КСК-9, починаючи з 2012 року, в рамках цього звітування Україною повинні були використовуватися:

- 2 «індикатори впливу» для оцінки виконання стратегічних цілей 1–3 Стратегії, а саме: «зміни в землекористуванні» та «частка населення, що живе над межею бідності» (інші 9 індикаторів є бажаними);

- 14 «індикаторів виконання» для оцінки досягнення оперативних цілей Стратегії.

У 2013 році КСК-11 прийняла рішення з удосконалення системи оцінки виконання стратегічних цілей 1–3 Стратегії.

Принциповою відмінністю нової системи є запровадження мінімального набору індикаторів, інформація щодо яких збиратиметься з джерел Світового банку, Всесвітньої організації охорони здоров'я, Дитячого фонду ООН, інших міжнародних організацій і глобальних проектів.

КСК-11 також прийняла рішення, яким Секретаріату та Глобальному механізму Конвенції (далі – ГМ) доручено забезпечити вдосконалення керівних документів щодо підготовки звітів, які мають подаватися на розгляд КСК, спрощення та покращення системи звітності, а також опрацювати належні критерії та методологічні підходи.

Кількість індикаторів із оцінки виконання оперативних цілей Стратегії (1 - *пропагандистська, інформаційна та просвітницька робота*, 2 – *рамки політики*, 3 – *науково-технічні знання*, 4 - *нарощування потенціалу*, 5 – *фінансування та передача технологій*) була скорочена до 11 (додаток 2).

На сьогодні, за рішеннями КСК КБО, триває «ітеративний» процес удосконалення індикаторів на основі «e-SMART» критеріїв, згідно з якими вони повинні бути економічно доцільними (Economic), специфічними (Specific), вимірюваними (Measurable), досяжними (Achievable), належними (Relevant) та мати часові рамки (Time-bound). Сторонам Конвенції також запропоновано використовувати додаткові індикатори, виходячи з національних особливостей і обставин.

Звітування має здійснюватися через спеціально створений портал «PRAIS» за формами та відповідно до керівних документів, розроблених Секретаріатом КБО.

## ОЧІКУВАНІ КІНЦЕВІ РЕЗУЛЬТАТИ ТА ІНДИКАТОРИ ДЛЯ ОЦІНКИ ДОСЯГНЕННЯ ОПЕРАТИВНИХ ЦІЛЕЙ СТРАТЕГІЇ НА НАЦІОНАЛЬНОМУ РІВНІ

*(після їх скорочення в 2013 році Секретаріатом КБО)*

### Оперативна ціль I. Пропагандистська, інформаційна та просвітницька робота

Оперативною ціллю I передбачені 3 кінцеві результати та 3 індикатори впливу для оцінки досягнення оперативних цілей Стратегії на національному рівні:

Кінцеві результати	Назва індикатора (CONS) (СВОД)
1.А. Ефективне інформування ключових аудиторій на міжнародному, національному та місцевому рівнях про проблеми опустелювання/деградації земель і посухи, а також про можливість синергійно поєднувати їх розв'язання із заходами з адаптації до змін клімату та пом'якшення їх наслідків і щодо збереження біорізноманіття.	1.1. Кількість і масштаби організованих інформаційних заходів за темою «опустелювання/деградація земель, посухи» (далі – ОДЗП) і/або синергії між боротьбою з ОДЗП і діяльністю в сфері змін клімату та біорізноманіття, масштаби аудиторії, яка охоплюється засобами масової інформації, що висвітлюють ці теми.
1.В. Розгляд проблем опустелювання/деградації земель і посух на відповідних форумах, у тому числі з питань торгівлі сільськогосподарською продукцією, адаптації до змін клімату, збереження та сталого використання біорізноманіття, розвитку сільських територій, сталого розвитку та скорочення масштабів бідності.	1.2. Кількість офіційних документів і рішень із питань ОДЗП, прийнятих на міжнародному, субрегіональному, регіональному рівнях <b>(на національному рівні не використовується)</b>
1.С. Більш широке залучення організацій громадянського суспільства (далі – ОГС) і наукових кіл у країнах Півночі та Півдня як зацікавлених сторін у процесі впровадження Конвенції; включення проблем ОДЗП у тематику їх інформаційно-пропагандистських і просвітніх ініціатив.	1.3. Число ОГС і науково-технічних установ, які беруть участь у процесі впровадження Конвенції.  1.4. Кількість і види ініціатив ОГС і науково-технічних установ із проблем ОДЗП у сфері освіти.

### Оперативна ціль II. Рамки політики

Оперативною ціллю II передбачені 5 кінцевих результатів і 2 індикатори для оцінки досягнення оперативних цілей Стратегії на національному рівні:

Кінцеві результати	Назва індикатора (CONS) (СВОД)
2.А. Оцінка програмних, організаційних, фінансових, соціально-економічних факторів, які перешкоджають сталому землекористуванню, надання рекомендацій щодо відповідних заходів із усунення цих перешкод.	2.1. Кількість уражених країн – Сторін Конвенції, субрегіональних, регіональних суб'єктів, які завершили складання/перегляд національних програм дій (далі – НПД)/субрегіональних програм дій (далі – СРПД)/регіональних програм

Кінцеві результати	Назва індикатора (CONS) (СВОД)
2.В. Перероблення ураженими країнами – Сторонами Конвенції своїх НПД у стратегічні документи, підкріплені вихідною біофізичною та соціально-економічною інформацією, їх включення в комплексні інвестиційні програми.	дій (далі – РПД) відповідно до Стратегії з урахуванням біофізичної, соціально-економічної інформації, національного планування, політики та практики їх інтеграції в рамкові інвестиційні програми.
2.С. Урахування ураженими країнами – Сторонами Конвенції своїх НПД і проблем сталого землекористування та деградації земель під час планування, розвитку та розроблення відповідних секторальних та інвестиційних планів і стратегій.	
2.Д. Включення розвиненими країнами – Сторонами Конвенції цілей Конвенції та заходів зі сталого землекористування в їх програми/проекти співробітництва в сфері розвитку в контексті підтримки ними секторальних та інвестиційних планів національного рівня.	2.2. Кількість партнерських угод, укладених у рамках Конвенції між розвиненими країнами – Сторонами Конвенції/ООН і міжурядовими організаціями та ураженими країнами – Сторонами Конвенції <b>(на національному рівні не використовується).</b>
2.Е. Прийняття чи активізація заходів, що посилюють один одного, з метою збільшення ефекту від діяльності у рамках програм дій із боротьби з опустелюванням/деградацією земель, а також зусиль із збереження біорізноманіття, адаптації до змін клімату та пом'якшення їх наслідків.	2.3. Кількість ініціатив із синергійного планування/програмування щодо трьох Ріо – Конвенцій або механізмів спільного впровадження на всіх рівнях.

### Оперативна ціль III. Науково-технічні знання

Оперативною ціллю III передбачені 6 кінцевих результатів і 2 індикатори для оцінки досягнення оперативних цілей Стратегії на національному рівні:

Кінцеві результати	Назва індикатора (CONS) (СВОД)
3.А. Підтримка національних зусиль у моніторингу біофізичних і соціально-економічних тенденцій і оцінці пов'язаних із ними факторів уразливості в уражених країнах.	3.1. Кількість уражених країн – Сторін Конвенції, що створили та використовують національну/субрегіональну/регіональну систему моніторингу ОДЗП.
3.В. Створення бази вихідних даних на основі найбільш надійної наявної інформації про біофізичні та соціально-економічні тенденції та поступове узгодження відповідних наукових підходів.	
3.С. Поповнення знань про біофізичні та соціально-економічні фактори, а також про їх взаємодію в уражених районах із метою прийняття більш обґрунтованих рішень.	3.2. Кількість переглянутих НПД/СРПД/РПД, у яких відображені знання про рушійні сили ОДЗП і їх взаємодію, та взаємодію між зміною клімату та біорізноманіттям.
3.Д. Поповнення знань про взаємозв'язок між адаптацією до змін клімату, пом'якшенням наслідків посух і відновленням деградованих земель у уражених районах із метою розроблення інструментів, які полегшують прийняття рішень.	

Кінцеві результати	Назва індикатора (CONS) (СВОД)
3.Е. Створення на глобальному, регіональному, субрегіональному та національному рівнях для допомоги органам влади та кінцевим користувачам ефективних систем передачі знань, включаючи традиційні знання, що дозволяють, зокрема, виявляти та поширювати передову практику та успішний досвід.	
3.Ф. Залучення науково-технічних мереж і установ, що мають відношення до вирішення проблем опустелювання/деградації земель і посух, до надання підтримки впровадженню Конвенції.	3.5. Кількість науково-технічних мереж, установ або науковців, залучених до досліджень, визначених Конференцією Сторін (на національному рівні не використовується).

#### Оперативна ціль IV. Нарощування потенціалу

Оперативною ціллю IV передбачені 2 кінцеві результати та 1 індикатор для оцінки досягнення оперативних цілей Стратегії на національному рівні:

Кінцеві результати	Назва індикатора (CONS) (СВОД)
4.А. Запровадження країнами, в яких була проведена самооцінка національного потенціалу, розроблених за її результатами планів дій розвитку необхідного потенціалу на індивідуальному, інституційному та системному рівнях із метою вирішення проблем опустелювання/деградації земель і посух на рівні країн і на місцях.	4.1. Кількість країн, субрегіональних, регіональних суб'єктів звітування, що здійснюють заходи з нарощування потенціалу для боротьби з ОДЗП на основі самооцінки національного потенціалу (далі – СОНП) чи інших методологій або засобів.
4.В. Проведення країнами, в яких оцінка потреб у нарощуванні потенціалу ще не проводилась, відповідного оцінювання, спрямованого на виявлення загальнонаціональних і місцевих потреб у потенціалі для розв'язання проблем опустелювання/деградації земель і посух.	

#### Оперативна ціль V. Фінансування та передача технологій

Оперативною ціллю V передбачені 5 кінцевих результатів і 3 індикатори

Кінцеві результати	Назва індикатора (CONS) (СВОД)
5.А. Розроблення в уражених країнах – сторонах Конвенції комплексних інвестиційних програм для залучення національних, двосторонніх, багатосторонніх ресурсів із метою підвищення ефективності та дієвості заходів, які вживаються.	5.1. Кількість уражених країн – Сторін Конвенції – субрегіональних і регіональних суб'єктів, у яких рамкові інвестиційні програми, створені з урахуванням розробленої Глобальним механізмом Інтегрованої фінансової стратегії або інших таких стратегій, відображають практику залучення національних, двосторонніх, багатосторонніх ресурсів на боротьбу з ОДЗП.

Кінцеві результати	Назва індикатора (CONS) (СВОД)
5.В. Своєчасне виділення розвиненими країнами – Сторонами Конвенції суттєвих, адекватних і передбачуваних фінансових ресурсів на підтримку внутрішньодержавних ініціатив із запобігання процесу опустелювання/деградації земель і пом'якшення наслідків посух.	5.2. Обсяги фінансових ресурсів, що надаються розвиненими країнами – Сторонами Конвенції для боротьби з ОДЗП <b>(використовується для звітування лише розвиненими країнами)</b> .
5.С. Нарощування Сторонами зусиль із мобілізації фінансових ресурсів по лінії Міжнародних фінансових установ, механізмів і фондів, включаючи ГЕФ, шляхи привернення уваги керівних органів цих установ до актуальних проблем Конвенції та сталого землекористування.	5.3. Ступінь адекватності, своєчасності та передбачуваності надання фінансових ресурсів розвиненими країнами – Сторонами Конвенції для боротьби з ОДЗП.
5.Д. Пошук інноваційних джерел і механізмів фінансування зусиль із боротьби з опустелюванням/деградацією земель і пом'якшення наслідків посух, включаючи приватний сектор, ринкові механізми, торгівлю, відповідні фонди та організації громадянського суспільства, інші механізми фінансування заходів із адаптації до змін клімату та пом'якшення їх наслідків, зі збереження та сталого використання біорізноманіття, боротьбі з голодом і бідністю.	
5.Е. Полегшення доступу уражених країн – Сторін Конвенції до технологій за рахунок адекватного застосування дієвих економічних і політичних стимулів, технічної підтримки, зокрема в рамках співробітництва Південь – Південь і Північ – Південь.	5.5. Обсяги фінансових ресурсів і види стимулів, які забезпечили можливості доступу до технологій ураженим країнам – Сторонам Конвенції.

# ОГЛЯД ГАЛУЗИ ТРАНСПОРТУ Й ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ

## 1. ОГЛЯД СИТУАЦІЇ НА ТРАНСПОРТІ ТА ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ

Транспортний комплекс України – один із найважливіших секторів соціально-економічної системи країни, що забезпечує потреби виробництва та населення в перевезеннях, цілісність економічного простору держави, відіграє вагомий роль у розвитку зовнішньоторговельних зв'язків, зміцненні обороноздатності країни. Галузь «Транспорт і зв'язок» посідає одне з провідних місць у структурі ВВП (10,3%).

Україна має розвинену транспортну інфраструктуру (табл.1). У зв'язку з вигідним географічним положенням територією України проходять Пан'європейські транспортні коридори №№ 3, 5, 7, 9; коридори Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) №№ 3, 4, 5, 7, 8, 10 і транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА).

Таблиця 1

### Експлуатаційна довжина транспортної мережі загального користування

	1990	2000	2005	2010	2013
Експлуатаційна довжина залізничних колій, тис. км	22,8	22,3	22,0	21,7	21,6
у т. ч. електрифікованих	8,1	9,1	9,4	9,9	10,2
Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів, тис. км	4,0	2,4	2,2	2,2	2,1
Довжина автомобільних доріг загального користування, тис. км	167,8	169,5	169,3	169,5	169,6
Експлуатаційна довжина тролейбусних ліній (в однопутному обчисленні), тис. км	4	4,3	4,4	4,4	4,4
Експлуатаційна довжина трамвайних колій (у одноколіїному обчисленні), тис. км	2,1	2,1	2,1	2,0	1,9
Експлуатаційна довжина метрополітенових колій (у двоколіїному обчисленні), км	62,4	101,5	101,5	108,4	112,3

Загалом транспорт задовольняє потреби національної економіки та населення в перевезеннях, проте рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень пасажирів і

вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на навколишнє природне середовище не відповідають сучасним вимогам (табл. 2).

Таблиця 2

**Індекси конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України**

Обтяжливість митних процедур	140
Якість автодоріг	139
Якість портової інфраструктури	107
Якість авіатранспортної інфраструктури	99
Якість транспортної інфраструктури	88
Якість залізничної інфраструктури	25

Однією з основних проблем транспорту є старіння основних фондів і рухомого складу, що зумовлює невідповідність технічного й технологічного рівня вітчизняного транспорту європейським вимогам.

Незадовільним є рівень безпеки дорожнього руху. В середньому за добу в автомобільних катастрофах гинуть понад 20 і отримують травми близько 200 учасників дорожнього руху. Рівень дорожнього травматизму в розрахунку на 1000 автомобілів в Україні перевищує відповідний показник європейських країн майже в 10 разів.

Іншими важливими проблемами розвитку транспортного сектора на сучасному етапі є недостатній рівень обслуговування населення транспортом

загального користування, низька якість транспортних послуг, недостатня пропускна спроможність прикордонних пунктів пропуску, відставання в розвитку транспортно-логістичних технологій, висока частка транспортних витрат у собівартості продукції.

У 2014 році транспортна система забезпечила перевезення 1,6 млрд т вантажів і 5,9 млрд пасажирів. Динаміка перевезень за видами транспорту представлена в таблицях 3, 4. Якщо автомобільний транспорт домінує за показниками обсягів перевезення, то за вантажооборотом – залізничний. Це пояснюється різною середньою дальністю перевезень: автомобілями вантажі перевозять у середньому на 47 км, залізницями – на 506 км.

Таблиця 3

**Обсяги перевезення вантажів за видами транспорту, млн т**

Види транспорту	1990	2000	2005	2010	2013	2014*
автомобільний	4897	939	1121	1168	1261	1131,3
залізничний	974	357	450	433	444	386,3
морський	53	6.3	8	4	4	2,8
річковий	66	8.3	13	7	4	3,1
трубопровідний	296	218	213	153	126	99,7
авіаційний	0.2	0.0	0.1	0.1	0.1	0,1
<b>Разом</b>	<b>6286</b>	<b>1529</b>	<b>1805</b>	<b>1765</b>	<b>1837</b>	<b>1623,3</b>

\*2014 р. – без урахування АР Крим і зони проведення АТО.

Таблиця 4

**Обсяги перевезення пасажирів за видами транспорту, млн пас.**

Види транспорту	1990	2000	2005	2010	2013	2014*
автомобільний	8331	2557	3837	3726	3344	2913
трамвайний	2007	1381	1111	714	757	769
тролейбусний	3232	2582	1903	1204	1306	1097
метрополітен	678	754	887	760	775	726
залізничний	669	499	445	427	425	389
морський	26	4	11	7	7	0,02
річковий	19	2	2	1	0	0,5
авіаційний	15	1	4	6	8	6,5
<b>Разом</b>	<b>14977</b>	<b>7780</b>	<b>8200</b>	<b>6845</b>	<b>6623</b>	<b>5894</b>

\*2014 р. – без урахування АР Крим і зони проведення АТО.

Протягом останніх 22 років транспортна галузь зазнала істотних змін. Нині діють десятки тисяч суб'єктів господарювання різних організаційно-правових форм і форм власності. Частка обсягів перевезень вантажів суб'єктами приватної форми власності становить 56,1%, пасажирів – 44%.

Необхідно зауважити, що в зв'язку з приватизацією автомобільного транспорту та переходом на спрощену систему оподаткування була втрачена реальна статистика перевезень: за статистичними даними, порівняно з 1990 р., обсяг перевезень у 4 рази менший; за експертними оцінками, він скоротився незначною мірою (в 1990 р. спостерігалася протилежна проблема – приписування обсягів перевезень і списання пального). Статистична звітність не відображає також реальної картини обсягів перевезень пасажирів.

Постановою Кабінету Міністрів України від 17 травня 1993 р. № 354 «Про безплатний проїзд пенсіонерів на транспорті загального користування» пільги отримали майже 10 млн громадян України. Громадський транспорт став збитковим, почали руйнуватись великі

комунальні автопарки. На зміну їм з'явилися маршрутні таксі, оплата проїзду в яких здійснюється на основі безквиткової готівки, що унеможливило контроль за обсягами пасажирських перевезень перевізників, що знаходяться на спрощеній системі оподаткування.

Утрачена або є недостовірною база даних транспортних засобів, яку веде Міністерство внутрішніх справ України, особливо після скасування технічних оглядів у 2010 р.

Не враховуються обсяги перевезень легковими автомобілями, парк яких постійно зростає: починаючи з 1990 р. кількість одиниць легкового автотранспорту збільшилася майже вдвічі й становить у 2014 р. понад 7 млн одиниць. Держстат не проводить такі обчислення, більше того, відсутні навіть методичні підходи до таких розрахунків<sup>1</sup>.

Частка електротранспорту зменшилася з 33,4% у 1980 р. до 22% у 2012 р. Це пояснюється збитковістю перевезень, низькими тарифами, відсутністю контролю за оплатою, недостатній розмір компенсації збиткових соціальних перевезень.

<sup>1</sup> Новікова А. М. Методичні підходи до оцінки розподілу обсягів перевезення пасажирів між видами транспорту // Автошляхових України. – 2014. – № 5. – С. 2–7.



## 2. ТЕНДЕНЦІЇ В ТРАНСПОРТНОМУ СЕКТОРІ (ЗА ПІДГАЛУЗЯМИ)

### Автомобільний транспорт

Автомобільний парк України нараховує понад 8 млн одиниць автомобілів, із них вантажних автомобілів – 14,9%, автобусів – 3%, легкових автомобілів – 82,1%.

У галузі автомобільного транспорту працює майже 1 млн осіб. Це – сфера малого бізнесу, в якій можливо розпочати свою діяльність із відносно невеликого стартового капіталу.

Галузь практично повністю дерегульована. Основними проблемами є збиткова конкуренція (так звані нелегальні перевізники, що працюють без дозволу на пасажирських маршрутах), безпека дорож-

нього руху, екологічне навантаження на довкілля.

На ринку послуг автомобільного транспорту діють суб'єкти господарювання всіх форм власності, при цьому частка приватної власності та акціонерних товариств перевищує 90%. За даними Укртрансінспекції України, на ринку послуг пасажирських перевезень і перевезень небезпечних вантажів задіяно відповідно 50 і 39 тисяч суб'єктів. 95% перевізників мають у своєму розпорядженні від 1 до 10 автомобілів, що пояснюється спрощеною системою оподаткування для малого бізнесу (рис. 1).

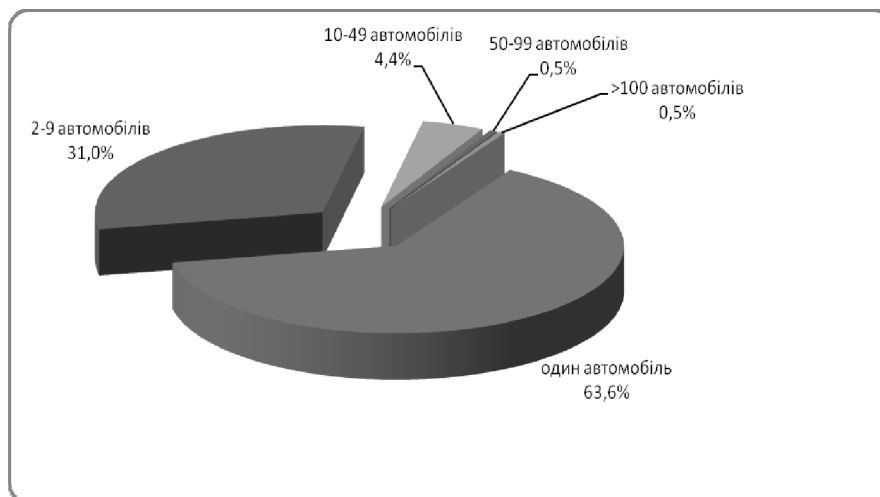


Рис. 1. Структура ліцензованих пасажирських перевізників

Автостанційною діяльністю зайнято майже 800 суб'єктів господарювання. Значна частина перевізників працює без дозволу на пасажирських маршрутах.

Структура парку автомобільного транспорту за вантажністю значно відрізняється від оптимальної: на

вантажному автомобільному транспорті переважають за чисельністю автомобілі вантажністю від 1,5 до 10 т, у той час як потребує збільшення чисельності автомобілів вантажністю до 1,5 і понад 10 т.

Із загальної кількості транспортних засобів майже 70% рухомого складу є технічно та морально застарілими з понаднормативним терміном експлуатації – 10 років. Це автомобілі

низького екологічного класу Євро-0. Автомобілі високого екологічного класу Євро-5 становлять лише 1% парку (табл. 5). Така ситуація створює велике екологічне навантаження.

Таблиця 5

**Розподіл активної частини парку автомобілів із бензиновими та дизельними двигунами за екологічними класами**

	Євро-0	Євро-1	Євро-2	Євро-3	Євро-4	Євро-5
Бензинові двигуни	44%	3%	20%	9%	23%	1%
Дизельні двигуни	22%	9%	29%	17%	22%	1%

Структура парку автобусів, що використовуються для надання послуг із перевезення пасажирів, не відповідає сучасним потребам ні за пасажиромісткістю, ні за комфортністю, ні за показниками безпечності та екологічними, ні за терміном експлуатації. Майже 64% парку – це автобуси особливо малого (до 16 місць) і малого (16–24 місця) класів. Розбалансованість структури парку автобусів найбільше спостерігається на міських маршрутах, де частка автобусів особливо малого класу перевищує потребу в 5 і більше разів, а наявність автобусів великого класу в 3–5 разів менша за потребу.

Незважаючи на чималу кількість проблем, пов'язаних із безпекою перевезень (незадовільний стан автодоріг, невисока ефективність механізмів реалізації державної політики в області забезпечення безпеки дорожнього руху, відсутність координації функцій державного регулювання в сфері дорожнього руху між органами виконавчої влади, відсутність належних фінансових ресурсів, засобів регулювання й контролю діяльності в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на державному та регіональному рівнях), починаючи з 2007 р. має місце позитивна тенденція до скорочення кількості дорожньо-транспортних пригод із потерпілими.

Однак кількість ДТП за участю ліцензованого автотранспорту в 2015 р. підвищилася, що свідчить про те, що відміна перевірок Укртрансінспекцією знизилася відповідальність перевізників за безпеку дорожнього руху.

Підготовлений проект закону України «Про приведення законодавства України відповідно до європейського законодавства», що має забезпечити імплементацію 14 директив і регламентів ЄС.

**Автомобільні дороги**

Загальна протяжність мережі автомобільних доріг, вулиць населених пунктів, а також інших (технологічних) доріг, призначених переважно для руху автотранспорту, на території України за різними джерелами становить близько 730 тис. км.

Автомобільні дороги України поділяються на групи:

а) автомобільні дороги загального користування – 169,6 тис. км;

б) вулиці та дороги міст та інших населених пунктів – 322,5 тис. км;

г) відомчі (технологічні) автомобільні дороги – 237,9 тис. км.

Мережа автомобільних доріг загального користування, сформована в 60–70-х рр. ХХ ст. в умовах планової централізованої системи господарювання, призначалась насамперед для забезпечення внутрішньодержавних перевезень

вантажів і пасажирів. Нині в умовах ринкової економіки в багатьох випадках значно змінились як обсяги, так і номенклатура та напрями перевезень.

Порівняно з європейськими країнами, в Україні мережа автомобільних доріг загального користування розвинута недостатньо: рівень забезпеченості дорогами в 3 рази нижчий, щільність доріг – у 4,6 рази менша.

Стан доріг є незадовільним – 97% їх потребують капітального та поточного середнього ремонту. Навіть дороги державного значення (міжнародні, національні та регіональні) не відповідають вимогам: за міцністю – 39%, за рівністю – 51%. Щодо територіальних доріг, які з 1 січня 2013 р. переведені з категорії доріг місцевого значення в дороги державного значення, поки що об'єктивні дані відсутні, але, за експертними оцінками, їх стан ще гірший.

Стан штучних споруд також потребує термінового поліпшення, оскільки з 16,2 тис. мостів діючим нормам відповідають лише 46%, інші знаходяться в аварійному та передаварійному стані, оскільки були збудовані в довоєнний період (21% загальної кількості) та в 50–70-х рр. (57% загальної кількості).

Згідно з діючими нормами щороку потрібно ремонтувати 5,2 тис. км доріг державного значення та 36 тис. км доріг місцевого значення, а практично тільки з 2011 р. «Укравтодор» вийшов на показник 2 тис. км відремонтованих доріг за рік.

У таких умовах збільшення навантаження на транспортну мережу призводить до руйнівних наслідків. Оскільки 88% автомобільних доріг збудовано з розрахунковим навантаженням на вісь до 6 т і з того періоду стандарт максимального навантаження на вісь збільшився майже вдвічі (до 11,5 т), а фактичні пікові навантаження – в 4–5 разів, руйнування доріг і штучних споруд на них прискорюється, за найскромнішими підрахунками, більше ніж у 2 рази, що пропорційно збільшує витрати на утримання доріг і транспортні витрати. Нині 150 із 170 тис. км дорожньої мережі потребують капітального чи поточного ремонту або реконструкції.

Основна причина незадовільного транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг – гострий дефіцит фінансових ресурсів протягом щонайменше 15 останніх років (менше ніж 30% необхідних обсягів бюджетного фінансування) (рис. 2).



Рис. 2. Порівняння рівня фінансування дорожнього господарства в Україні з показниками інших країн (тис. дол. США/км)

В Україні кошти на фінансування автомобільних доріг загального користування, відповідно до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України», повинні спрямовуватись до Державного дорожнього фонду.

За середнього щорічного зростання кількості дорожніх транспортних засобів (ДТЗ) в Україні на 4–5%, інтенсивність дорожнього руху на основних магістральних дорогах у передкризові роки зростала до 20 % щорічно.

Причинами такого становища є:

- найбільша в Європі (за винятком РФ) територія України;
- у 5 разів менший порівняно з ЄС парк автомобілів на душу населення, відповідно невелика база оподаткування в Дорожній фонд;
- низька середня купівельна спроможність населення (1/15 купівельної спроможності Єврозони);
- половина Дорожнього фонду витрачається на погашення раніше взятих кредитів на реконструкцію автодоріг;
- акцизний збір із нафтопродуктів далеко не весь надходить до Дорожнього фонду, а використовується урядом на інші нагальні потреби.

У таких умовах основним пріоритетом реалізації стратегії розвитку є збереження мережі автомобільних доріг і приведення її до нормативних вимог шляхом проведення поточного середнього та капітального ремонтів.

«Укравтодор» розпочав реформу системи управління автодорогами, згідно з якою за ним залишається відповідальність за розвиток і утримання лише магістралей міжнародного та національного значення. Всі інші дороги передаються на місцевий рівень і, відповідно, розподіляються джерела їх фінансування. Реконструкція та ремонт доріг, контроль якості має перейти на ринок незалежним міжнародним і національним компаніям. ДАК «Автодороги України» буде замовляти ремонт ділянки дороги, проводити тендер і наймати незалежну будівельну компанію, незалежного експлуатанта, незалежного оцінювача якості.

Для забезпечення розвитку автодоріг необхідно виокремити Дорожній фонд зі складу Державного бюджету України та використовувати його лише за цільовим призначенням. Передбачено введення плати за проїзд великовагових транспортних засобів відповідно до Директиви 99/62/ЄС.

### Залізничний транспорт

«Укрзалізниця» має 6 залізниць: Львівську, Південно-Західну, Донецьку, Придніпровську, Одеську. Вони поступаються європейським залізницям лише за показниками швидкості пасажирських поїздів.

Залізничний транспорт є базовим для існуючої структури економіки України, адже вантажну базу формують вугілля (27% загального обсягу перевезень залізничним транспортом), руди залізна та марганцева (19%), чорні метали (7%), нафта й нафтопродукти (6%), зерно та продукти перемолу (5%). Донецька та Придніпровська залізниця, що

обслуговують гірничо-металургійний комплекс, здійснюють 68% загальних обсягів перевезень.

Залізничний транспорт, порівняно з автомобільним, – один із екологічно чистих, адже електротягою перевозиться 90,6% вантажообороту. За роки незалежності «Укрзалізниця» збільшила полігон електротяги на 25%. Відповідно до Програми електрифікації залізниць на 2011–2016 рр. передбачається електрифікувати ще близько 500 км залізниць.

Тяговий парк «Укрзалізниці» складають 2447 тепловозів, 1547 секцій

електровозів, 528 секцій дизель-поїздів. Основними проблемами є старіння рухомого складу (середній вік локомотивного парку становить 50 років, пасажирського вагонного парку – 40 років), дефіцит зерновозів, найбільш масових напіввагонів. Програма оновлення рухомого складу залізничного транспорту виконується неповністю.

На залізничному транспорті впроваджується швидкісний пасажирський рух між найбільшими містами України. Однак існує недостатній рівень задоволення потреб у пасажирських перевезеннях. Головною причиною є недостатня кількість рухомого складу через регульованість тарифів, відсутність компенсацій за

перевезення пільгових категорій пасажирів, відсутність інвестицій із Держбюджету на соціально значущі перевезення, які мали б виділятися відповідно до закону України «Про транспорт».

Відповідно до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр., затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України № 1390 від 16 грудня 2009 р., розпочато його реформування з метою відкриття ринку перевезень і залучення інвестицій. На стадії розроблення – проект закону «Про залізничний транспорт» (нова редакція), в якому закладені європейські принципи управління галуззю.

### Міський електротранспорт

Починаючи з 90-х рр. ХХ ст. в Україні склалася тенденція до зменшення загальних обсягів пасажирських перевезень усіма видами

міського електротранспорту. За цей період надання транспортних послуг трамвайними вагонами й тролейбусами скоротилося майже в 2,5 раза (рис. 3).



Рис. 3. Діаграма обсягів пасажирських перевезень трамваями, тролейбусами та метрополітеном

Інфраструктура міського електротранспорту (трамвай, тролейбус)

України складається з понад 1934 км трамвайних колій, 4400 км тролейбусних

ліній, 28 трамвайних і 48 тролейбусних депо, майже 2350 пасажирських трамвайних вагонів і 3680 тролейбусів. Енергозабезпечення трамвайних і тролейбусних перевезень здійснюють понад 693 тягові підстанції.

Майже 80% рухомого складу міського електротранспорту, що експлуатується в містах України, за показниками енергоспоживання, надійності та комфортабельності не відповідає сучасним вимогам. Технічний рівень колійного господарства загалом залишається на рівні 50-х рр. ХХ ст.

Розвиток міського електротранспорту стримується через невіршення протягом тривалого часу на державному та місцевому рівнях таких питань:

1) Зношеність до критичного рівня основних фондів міського електротранспорту, постійне скорочення й старіння парку рухомого складу, зокрема 94% трамвайних вагонів і 66% тролейбусів вичерпали нормативний термін експлуатації, потребують заміни.

2) Збитковість функціонування підприємств міського електротранспорту, яку зумовлюють:

– неповна компенсація з державного й місцевих бюджетів витрат підприємств на надання послуг із перевезень пільгових категорій громадян;

– невідповідність установлених місцевими органами влади тарифів на проїзд фактичній собівартості пасажироперевезень;

– не виправдане дублювання маршрутів міського електротранспорту приватними автоперевізниками;

– нерівні умови оподаткування й конкуренції на ринку міських пасажироперевезень;

– невиконання місцевими органами влади вимог статей 11, 12 Закону України «Про міський електричний транспорт» щодо відповідності Типовому договору про організацію надання транспортних послуг із перевезень міським електричним транспортом, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 14 листопада 2012 р. № 1045.

3) Невиконання заходів Державної цільової програми розвитку міського електричного транспорту на період до 2017 року.

### Авіаційний транспорт

Діяльність авіаційної галузі України забезпечували 88 авіакомпаній (із них 36 виконували пасажирські перевезення), 38 аеропортів і державне підприємство з організації повітряного руху «Украерорух», яке обслуговувало 500 тис. польотів за рік, більшість яких – безпосадковий переліт над територією України.

У кожній області є, як мінімум, один аеропорт. Однак основні регулярні міжнародні польоти виконуються до 89 аеропортів світу тільки з таких аеропортів: ДП «Міжнародний аеропорт Бориспіль», КП «Міжнародний аеропорт Одеса», ТОВ «Міжнародний аеропорт Дніпропетровськ», ТОВ «Міжнародний

аеропорт Харків», ДП «Міжнародний аеропорт Львів імені Данила Галицького».

Протягом 2010–2012 рр., відповідно до завдань і заходів Державної цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу, в країні були організовані роботи з реконструкції аеропортів Бориспіль, Донецьк, Львів, Харків, Київ (Жуляни). З'явилися фактично нові аеропорти із сучасними злітно-посадковими смугами, перонами, термінальними комплексами. Реалізація таких заходів забезпечила можливість збільшити пропускну спроможність аеропортів:

Бориспіль – з 1840 до 6800 пас./год.,  
Харків – із 250 до 2550 пас./год.,  
Донецьк – із 350 до 3100 пас./год.,  
Львів – із 300 до 2150 пас./год.,  
Київ (Жуляни) – з 220 до 540 пас./год.

У 2012 р. аеропорти України надали послуги 14,1 млн пасажирів. Цей показник є значно нижчим за сумарну пропускну спроможність. У Державному реєстрі цивільних повітряних суден України станом на 1 січня 2013 р. налічувалося 646 повітряних суден комерційної авіації, з них 439 мали сертифікат льотної придатності.

Наявний парк авіакомпаній України розрахований на експлуатацію ближньо-та середньомагістральних авіамаршрутів, причому є тенденція до переходу на

регіональні літаки з пасажиромісткістю менше ніж 100 крісел. Така політика авіакомпаній пов'язана, найімовірніше, з існуючим попитом на українському ринку авіаперевезень.

У жовтні 2013 року був парафований договір про Спільний авіаційний простір із ЄС. Дотепер угода про «відкрите небо» між Україною та Європейським Союзом залишається заблокованою через неврегульоване питання Гібралтару.

Навесні 2015 р. припинив польоти лоукостер Wizz Air Україна через зарегульованість

українського авіаційного ринку, погіршення загальної економічної ситуації в державі, різке падіння курсу гривні.

## Морські порти

За географічним положенням і значенням у транспортному обслуговуванні економіки України морські порти поділяють на три основні групи.

Порти Північно-Західного Причорномор'я (Білгород-Дністровський, Іллічівськ, Одеса, Южний, Октябрьськ, Миколаїв, Херсон, Скадовськ) – обслуговування експортно-імпортних і транзитних потоків масових вантажів далеких напрямів; обслуговування вантажопотоків Євро-Азіатського транспортного коридору (включаючи нафтовантажі), транспортного коридору № 9, транспортного коридору ЧЕС. Близько 60% усього вантажообороту українських морських портів припадає на порти Одеський, Іллічівський, Южний. Ці порти мають найкращі морські підходи, в них знаходяться найбільші в Україні контейнерні термінали.

Порти Азовського регіону (Керч, Бердянськ, Маріуполь) – транспортне обслуговування промислових центрів Донбасу, участь у перевезеннях

експортних вантажів у країни Среднеземномор'я, Придунав'я, Центральної Європи. У зв'язку з близькістю до найбільш промислово розвинених регіонів України (Донбасу й Придніпров'я) основне завантаження цих портів забезпечує експорт металу та іншої продукції.

Порти Дунайського басейну (Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ) – обслуговування вантажопотоків із Донбасу та Поволжя в країни Придунав'я та Центральної Європи та в зворотному напрямі; функції гирлових портів. Потенціал цих портів не використовується повною мірою.

У структурі вантажопотоків провідне місце займають навалювально-насіпні вантажі: руда – 17,4%, чорні метали – 16,6% (насамперед металопрокат – 10,7%), зерно – 14,2%, вугілля – 10,1%. На ці чотири групи вантажів припадає 60% усього вантажообороту морських торгових портів України.

У структурі флоту переважають службово-допоміжні судна. Рухомий склад морського транспорту потребує оновлення: 85% придатних до

експлуатації суден мають вік понад 20 років.

Основні проблеми функціонування та розвитку морських портів:

1. Зниження рівня прибутковості морських портів у зв'язку зі значним зносом основних засобів (понад 70%).

2. Повільне оновлення основних фондів, невідповідність технічного рівня вимогам із надання послуг зі здійснення операцій із вантажами.

Незадовільним є технічний стан портових споруд і обладнання – причального фронту (термін експлуатації 67% причалів – 35–40 років і більше), складських площ, портової механізації (портальних кранів). Стан кранового обладнання в морських торгових портах наближається до критичного, ступінь зносу портових кранів – близько 96%, середній вік кранів – 30 років. Портова техніка має критичний рівень зносу (60–90%) і не відповідає сучасним вимогам до вантажопідйомності та продуктивності.

3. Недостатньо розвинута інфраструктура морських портів, зокрема транспортна інфраструктура в портах і

на під'їзних шляхах, недостатня пропускна спроможність припортових станцій і автодоріг.

Довжина причалів, глибина акваторії та відсутність вільних економічних зон (ВЕЗ) – параметри, за якими порти України відстають від конкурентів на Чорному морі. Приймати великотоннажні судна класів «панамакс» (вантажністю до 80 тис. т), «кейпсайз» (понад 200 тис. т) можуть тільки порти Великої Одеси (Одеса, Южний, Іллічівськ) і Севастополь. Більшість портів «вросли» в міста, що зумовлює черги автомобілів за відсутності можливостей для подальшого розвитку.

Відповідно до Закону України «Про морські порти» розпочато реформування галузі. Для забезпечення державного управління створена Адміністрацію морських портів у підпорядкуванні Міністерства інфраструктури.

Угодою про асоціацію з ЄС Україна взяла на себе зобов'язання імплементувати 17 директив і регламентів із безпеки мореплавства та охорони навколишнього природного середовища.

### **Річковий транспорт**

Річковий транспорт є найдешевшим, екологічно чистішим, енергоефективним. У 2014 р. річковим транспортом було перевезено 2 млн т вантажів проти 66 млн т у 1990 р. (половина з них – пісок, який черпали з дна Дніпра, що за вимогами екологів було припинено).

Річкові порти розташовані на внутрішніх водних шляхах міжнародного значення (категорія Е). В Україні найбільша водна артерія – р. Дніпро. Порти розташовані в місцях значної концентрації промислового й аграрного потенціалу України: Чернігів, Київ, Черкаси, Кременчук, Дніпродзержинськ, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Нова Каховка, Херсон. Операції з вантажами в

портах виконуються на стаціонарних вантажних причалах загальною довжиною 10,7 тис. м. Відкриті території складування мають площу 276,7 тис. кв. м, площа закритих складів – 25,3 тис. кв. м. Довжина залізничних допоміжних і портових колій становить 32 км, під'їзні дороги мають довжину 22 км.

Практично весь флот річкових портів є технічно й морально застарілим, причому середній вік суден перевищує 25 років (реальні статистичні дані стану річкового флоту відсутні).

Усі річкові порти на Дніпрі приватизовані. Незважаючи на значний фізичний і моральний знос об'єктів портових комплексів (гідротехнічні конструкції, транспортно-складське



обладнання, переробне обладнання тощо), їхні техніко-економічні показники та сучасна операційна потужність дають можливість їх використовувати, в т. ч. у системі міжнародних транспортних коридорів. Основним оператором є «Укррічфлот».

У 2009 р. сільськогосподарська компанія СП «Нібулон» розпочала інвестиційний проект вартістю 470 млн доларів США, спрямований на

відродження судноплавства на внутрішніх водних шляхах України.

Міністерство інфраструктури України здійснює заходи з відродження річкового транспорту, насамперед для забезпечення експорту зернових, переключення цих потоків із автомобільного та залізничного транспорту. Розроблений проект закону України «Про внутрішній водний транспорт».

### Вплив транспорту та інфраструктури на довкілля

Транспорт несе велике екологічне навантаження на повітря, земельні, водні ресурси, біорізноманіття, що впливає на зміну клімату, екосистеми загалом і здоров'я населення. Основними видами впливу транспорту на довкілля є:

- викиди відпрацьованих газів;
- відходи від експлуатації транспорту (зливання технологічних рідин, мікрочастинки шин, побутові відходи тощо);
- електромагнітне коливання;
- забруднення водних об'єктів унаслідок експлуатації морського та річкового транспорту;
- руйнація природних ландшафтів, зменшення лісонасаджень і сільськогосподарських угідь, деградація земель через будівництво об'єктів транспортної мережі;
- порушення водоносних горизонтів великими насипами при будівництві залізниць, доріг, злітно-посадкових смуг;

• скорочення ареалів тварин (птахів у зоні аеропортів, тварин внаслідок прокладання доріг), перенесення транспортними засобами чужорідних видів тваринного світу з одних ареалів поширення в інші.

Найбільший вплив на навколишнє природне середовище мають викиди в атмосферне повітря від пересувних джерел забруднення (табл. 6).

Частка автомобільного транспорту у викидах шкідливих речовин становить 90%, у тому числі: 94% – у викидах оксиду азоту, 92% – у викидах оксиду вуглецю, 90% сажі, 75% викидів метану та неметанових органічних сполук, 70% викидів діоксиду сірки, 62–65% викидів діоксиду азоту. У викидах парникових газів (табл. 7) частка автомобільного транспорту зросла з 40,2% у 1990 р. до 84,5% у 2011 р. і за прогнозами буде й далі збільшуватись.

Таблиця 6

#### Викиди від пересувних джерел забруднення за видами транспорту, тис. т

Викиди за видами транспорту	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013
<b>Автомобільний</b>	<b>1796,5</b>	<b>1949,2</b>	<b>2056</b>	<b>2285</b>	<b>2255,2</b>	<b>2249</b>	<b>2196,3</b>
із них:							
діоксид сірки		8,2	10,5	18,7	20,5	21,5	22,2
діоксид азоту	106,5	120,6	136,2	197,8	208,3	213,5	215,1
оксид азоту				1,2	1,3	1,3	1,3
оксид вуглецю	1426,8	1546,2	1625,8	1766,6	1729,5	1718,9	1672,1
метан	263,2	267	273,5	7,6	7,4	7,4	7,2

Викиди за видами транспорту	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013
неметанові леткі органічні сполуки				270,9	262,7	259,3	250,1
сажа		7,2	10	22,1	25,3	27	28,3
<b>Авіаційний, залізничний, водний, виробнича техніка</b>			<b>95,5</b>	<b>229,8</b>	<b>247,5</b>	<b>236,8</b>	<b>228,4</b>
діоксид сірки			2,8	8,8	9,8	9,6	9,3
діоксид азоту			44	85,1	91,7	88,5	85
оксид азоту				0,9	0,8	0,8	0,7
оксид вуглецю			28,9	105,4	112,6	107	102,8
метан			11	0,5	0,6	0,6	0,6
неметанові леткі органічні сполуки			5,4	20,7	22,9	21,3	21,1
сажа			3,4	8,6	9,1	8,9	8,7
<b>Частка автомобільного транспорту, %</b>			<b>95,6</b>	<b>90,9</b>	<b>90,1</b>	<b>90,5</b>	<b>90,6</b>
із них:							
діоксид сірки			78,9	68,0	67,7	69,1	70,5
діоксид азоту				57,1	61,9	61,9	65,0
оксид азоту			98,3	94,4	93,9	94,1	94,2
оксид вуглецю			96,1	93,8	92,5	92,5	92,3
метан				92,9	92,0	92,4	92,2
неметанові леткі органічні сполуки			74,6	72,0	73,5	75,2	76,5
сажа			95,6	90,9	90,1	90,5	90,6
<b>Викиди діоксиду вуглецю, млн т автомобільним транспортом</b>			<b>152</b>	<b>165</b>	<b>202,2</b>	<b>198,2</b>	<b>197,6</b>
авіаційним, залізничним, водним транспортом, виробничою технікою				7,6	8,3	8	7,4

Джерело: Статистичний збірник. Україна-2013 ; Держстат, 2014.

Таблиця 7

**Викиди парникових газів транспорту, млн т CO<sub>2</sub>-екв.**

Вид транспорту	1990	2007	2010	2011
Всього	91,1	44,5	40,0	36,7
Авіація	0,8	0,22	0,1	0,2
Автомобільний транспорт	47,3	30,7	29,4	31,0
<i>Частка автомобільного транспорту, %</i>	40,2	69,0	73,5	84,5
Залізничний транспорт	3,8	0,7	0,5	0,5
Морський і річковий транспорти	2,6	0,29	0,1	0,1
Інші види транспорту, разом	36,6	12,9	9,9	4,9
Трубопровідний транспорт	9,4	7,8	4,8	4,9

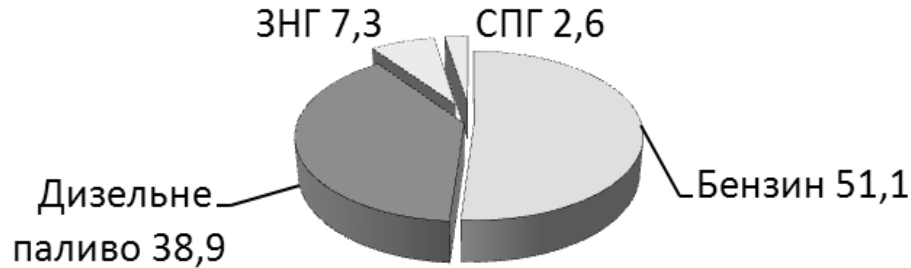
Джерело: Национальный кадастр антропогенных выбросов из источников и абсорбции поглотителями парниковых газов в Украине за 1990–2011 гг.

Про зростання рівня забруднення дані про значне збільшення споживання автомобільним транспортом свідчать моторних палив за десять років

(порівняно з 2000 р.): бензину – на 35,1%; дизельного палива – в 2,3 раза; зрідженого нафтового газу – в 4,4 раза; стисненого природного газу – в 2,9 раза.

Ці дані також свідчать про істотну зміну структури споживання моторного

пального автомобільним транспортом за видами пального та про відповідну зміну структури парку транспортних засобів за конструкцією залежно від видів моторного пального, які вони можуть споживати (рис. 8).



**Рис. 4. Структура споживання моторного пального автомобільним транспортом у 2010 р., %**

За статистичними даними в 2010 р. в Україні на 1 км<sup>2</sup> території припадало 3834 кг шкідливих речовин, викинутих автомобілями в атмосферу, а на одного мешканця – понад 50 кг (на 75% більше, ніж у 1997 р.).

У густонаселених регіонах і містах ці показники є значно гіршими. Наприклад, у м. Київ шкідливі викиди автотранспортом у повітря в 2010 р. становили приблизно 224,9 тис. т – у 3,2 раза більше, ніж у 1995 році. На 1 км<sup>2</sup> території Києва припадало 269,1 т, що в 70 разів більше середнього рівня в країні. Внесок автотранспорту в забруднення атмосферного повітря Києва становив 84,8% загального обсягу викидів.

В індустріальних містах Донбасу, Придніпров'я до викидів автомобільного транспорту додаються викиди металургійних комбінатів, хімічних підприємств, які призводять до значного перевищення гранично допустимих норм. Значно погіршує екологічну ситуацію в містах і низька якість пального.

Усе пальне має бути сертифіковане та підлягати контролю. Необхідно на державному рівні встановити терміни

запровадження екологічних стандартів пального Євро-3, Євро-4, Євро-5.

Будівництво автомобільних доріг потребує відведення великих земельних ділянок, виведення їх із господарського використання. Вздовж автодоріг спостерігається перевищення максимально допустимих норм викидів автомобілів, шуму та вібрації, великі земляні насипи порушують режим поверхневих і підземних вод. Сільськогосподарське використання узбіччя доріг недоцільне. На українських автодорогах відсутні системи поверхневого водовідведення, всі рідини від експлуатації автомобілів, протиожеледні матеріали стікають на узбіччя доріг і просочуються в ґрунти й водоносні горизонти.

Питання захисту від шуму вирішується встановленням шумозахисних екранів, споруджених, наприклад, на деяких ділянках у межах населених пунктів автодоріг Київ – Львів, Київ – Ковель.

Іншою проблемою є загибель як дрібних тварин на автодорогах (їжаків, котів, собак, лисиць, білок), так і великих диких тварин – лосів, оленів, вовків

тощо. Світова практика вирішує цю проблему шляхом будівництва біопереходів на шляхах міграції тварин.

Залізничний транспорт вважають екологічно найчистішим завдяки електрифікації залізниць. Однак залізниці спричинюють шум, вібрацію, електромагнітне колювання. Узбіччя залізниць часто забруднені пилом від сипких вантажів, нафтопродуктами, відходами життєдіяльності. На залізничному транспорті є значна кількість джерел викидів в атмосферу – локомотивні, вагонні депо, вагонні ділянки, ремонтні заводи, 90% викидів припадає на котлоагрегати (котельні, ковальські виробництва)<sup>2</sup>.

Світовий авіаційний транспорт вносить значну частку у викиди парникових газів у верхніх шарах атмосфери. Польоти на значних висотах і з великими швидкостями призводять до розсіювання продуктів згоряння, що впливає на кліматичні зміни більше, ніж інші види транспорту<sup>3</sup>.

Однак обсяг перевезень вітчизняною авіацією через економічну кризу та низьку купівельну спроможність населення протягом 2013–2015 рр. характеризується скороченням, тому поки що внесок авіації України в забруднення атмосферного повітря є невеликим. Значно впливають на забруднення атмосферного повітря транзитні літаки, що пролітають над територією України.

Важливою проблемою є шум літаків у зоні аеропортів. Вона вирішується завдяки розробці нового покоління

низькошумних авіаційних двигунів і вдосконалення техніки керування літаком під час зльоту-посадки.

Для запобігання зіткненню літаків із птахами, особливо в зоні аеропортів, вивчають шляхи їх міграції, в зоні аеропортів проводяться заходи з відлякування птахів, цю проблему необхідно розглядати й із позицій охорони біорізноманіття.

Морський транспорт є основним забруднювачем Світового океану. Особливо небезпечними є розливи нафти під час аварій морських суден, внаслідок яких гинуть флора й фауна. До того ж, забруднення розносяться на сотні миль.

Іншими проблемами є перенесення інвазійних типів рослинного та тваринного світу в інші країни та на материка, скиди баластних вод.

На водний транспорт припадає лише 0,3% парникових газів від загальних обсягів викидів галузі через практичну втрату Україною флоту. Разом із тим, великовантажні судна дедвейтом понад 100 тис. т забруднюють атмосферне повітря внаслідок згоряння мазуту. Від стаціонарних джерел забруднення в морських і річкових портах також відбуваються викиди в атмосферу.

Морські та річкові порти, аеропорти займають великі площі земельних ділянок, часто в зоні міст чи передмістя.

Річковий транспорт має невисокий рівень забруднення довкілля, однак йому також властиві викиди продуктів згоряння в атмосферу та неочищені скиди з річкових суден у водне середовище.

<sup>2</sup>

<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Специфіка впливу видів транспорту на навколишнє середовище [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ekologprom.com/pdruchnik-z-promislovo-ekolog/145>

<sup>3</sup> Михайличенко К. М. Політика розвитку транспортного комплексу/Політика енергоефективного розвитку і зміна клімату / за ред. В. Я. Шевчука ; ПРООН. – К. : ЦП «Компринт», 2014.

## МЕТОДОЛОГІЯ ПРОВЕДЕННЯ ГАЛУЗЕВОГО АНАЛІЗУ

---

1. Для проведення детального галузевого аналізу в кожній галузі виділяються підгалузі.

2. Для кожної підгалузі проводяться SWOT-аналіз і аналіз прогалин галузевої політики, законодавчих актів, програм і планів відповідного міністерства з метою підготовки рекомендацій щодо їх удосконалення відповідно до положень Конвенції Ріо.

Положення Конвенцій Ріо відображені як у текстах самих конвенцій, так і в протоколах, стратегіях і планах конвенцій, у рішеннях конференцій сторін і рекомендаціях міжнародних організацій щодо певних аспектів діяльності в рамках конвенцій. Зокрема:

1) Конвенція про охорону біологічного різноманіття. У 2010 р. на 10-й Конференції сторін був затверджений *Стратегічний план щодо біорізноманіття (2011-2020)*, який містить цілі Аіті щодо біорізноманіття.

2) Рамкова конвенція ООН про зміну клімату. Розроблені рекомендації ПРООН щодо зменшення викидів у довкілля та розроблення стратегій розвитку, які не мають наслідків для клімату. Розроблені рекомендації ОЕСР щодо застосування СЕО. 11 грудня 1997 р. у м. Кіото на 1-й Конференції сторін щодо зміни клімату для досягнення кінцевої мети Конвенції був прийнятий Кіотський протокол до Рамкової конвенції ООН про зміну клімату.

3) Конвенція про боротьбу з опустелюванням у тих країнах, що потерпають від серйозної посухи та/або опустелювання. Втілення положень конвенції переважно спирається на *10-річну стратегію (2008-2018)*.

### 3. SWOT-аналіз

SWOT-аналіз полягає в розділенні чинників галузевої політики на чотири категорії: сильні (Strengths) і слабкі сторони (Weaknesses) галузевої політики; можливості (Opportunities), які відкриваються внаслідок реалізації галузевої політики; загрози (Threats), які заважають реалізації галузевої політики. Результати аналізу представляють у вигляді таблиці:

	Позитивний вплив	Негативний вплив
Внутрішнє середовище	Strengths (сильні сторони)	Weaknesses (слабкі сторони)
Зовнішнє середовище	Opportunities (можливості)	Threats (загрози)

У контексті інтеграції положень Конвенцій Ріо в національну політику України:

**сильні сторони** – це узагальнений опис тих положень Конвенцій Ріо, які вже інтегровані в політику, програми та плани відповідного галузевого міністерства, в законодавчі акти, за розроблення яких відповідає це міністерство;

**слабкі сторони** – це узагальнений опис тих положень Конвенцій Ріо, які ще не інтегровані в політику, програми та плани відповідного галузевого міністерства, в законодавчі акти, за розроблення яких відповідає це міністерство;

**можливості** – це зовнішні аспекти, які можна було б використати для інтеграції положень Конвенцій Ріо в національну політику України;

**загрози** – це будь-які процеси або явища, зовнішні обмеження, які перешкоджають руху в напрямі інтеграції положень Конвенцій Ріо в національну політику України.

#### **4. Аналіз прогалін**

Аналіз прогалін (gap-аналіз) – метод аналізу первинної інформації, що вивчає стратегічне розходження між реальним і бажаним результатом. Аналіз прогалін галузевої політики – це порівняння фактичної реалізації галузевої політики, програм, планів, законодавства з положеннями та/або стратегічними цілями Конвенцій Ріо.

Результати аналізу прогалін відповідної галузевої політики теж представляють у вигляді таблиці, в якій:

**положення та/або стратегічні цілі конвенції** – це основні конкретні вимоги Конвенції Ріо, які необхідно інтегрувати в національну політику. Експерт на основі свого досвіду обирає основні положення Конвенцій Ріо, інтеграція яких є найбільш актуальною, доцільною та можливою, саме для цих вимог визначає прогаліни;

**нормативно-правові акти, галузеві плани та програми** – це аналіз того, наскільки відповідне положення Конвенції Ріо інтегроване в національну політику України (*аналіз того, що зроблено*). У цьому стовпчику експерт вказує, як відповідне положення відповідної Конвенції Ріо відображене в політиці, програмах і планах відповідного галузевого міністерства, а також у законодавчих актах, за розроблення яких відповідає це міністерство;

**прогаліна** – це аналіз того, наскільки ситуація у відповідній галузевій політиці (планах, програмах, законодавстві) України відрізняється від конкретної вимоги Конвенції Ріо (*аналіз того, що необхідно зробити*);

**рекомендація** – це пропозиція експерта із внесення змін у конкретну

стратегію галузевої політики, план, програму або законодавчий акт щодо врахування відповідного положення Конвенції Ріо (*пропозиція, що саме необхідно зробити*).

#### **5. Загальні висновки та рекомендації**

Результати SWOT-аналізу та аналізу прогалін узагальнюються. На їх основі експерт робить висновки щодо інтеграції положень Конвенцій Ріо в галузеву політику. Експерт також надає **загальні рекомендації** щодо інтеграції Конвенцій Ріо в галузеву політику на основі узагальнення рекомендацій, представлених в аналізі прогалін.

#### **6. Проведення експертного огляду галузевих аналізів**

Експертна оцінка галузевих аналізів має ґрунтуватися, в першу чергу, на оцінці виконання технічного завдання, яке використовувалося для проведення галузевих аналізів. Технічне завдання, зокрема, містить наступні пункти:

- Підготовка переліку аспектів галузевої політики, законодавства, програм і пов'язаних із ними планів дій для відповідного міністерства та відповідних державних органів, підпорядкованих цьому міністерству.

- Визначення групи національних експертів (принаймні 5) для експертної оцінки галузевого аналізу та пов'язаних із ним рекомендацій.

- Проведення SWOT-аналізу сильних і слабких сторін і Gap-аналізу (аналізу прогалін) відповідних галузевих політик, програм, планів і/або законодавчих актів із метою підготовки рекомендацій щодо їх удосконалення відповідно до положень Конвенцій Ріо.

- Забезпечення високої оцінки якості аналізів SWOT і Gap, за шкалою від 1 до 9, щонайменше 10-ма рецензентами.

Процес експертної оцінки полягає у вивченні проектів звітів щодо якості, з наданням коментарів, які стосуються

виключно змістовної частини, а не стилю або граматики.

Рецензент має:

- Ознайомитися з галузевим аналізом.

- Надати конкретні зауваження та коментарі до галузевого аналізу.

- Узагальнити свої зауваження до галузевого аналізу у висновках (не більше 1 стор.).

- Оцінити якість галузевого аналізу відповідно до переліку критеріїв оцінки.

1) Чи всі основні напрями діяльності відповідного галузевого міністерства та підпорядкованих йому державних органів представлені в звіті?

2) Чи проаналізовані основні галузеві законодавчі акти, програми й плани дій відповідного міністерства?

3) Чи використані коректні дані та інформація?

4) Наскільки ретельно проведений SWOT-аналіз у галузі в контексті Конвенцій Ріо?

5) Наскільки ретельно й ґрунтовно проведений Гар-аналізу (аналіз прогалин) відповідної галузевої політики та законодавчих актів за кожною Конвенцією Ріо?

6) Наскільки ретельно й ґрунтовно проведений аналіз прогалин галузевих програм і планів за кожною Конвенцією Ріо?

7) Чи охоплюють SWOT-аналіз і аналіз прогалин усі пріоритети галузевої політики, особливо щодо зміцнення системи державного управління?

8) Наскільки вагомими та реалістичними є надані рекомендації щодо інтеграції Конвенцій Ріо в галузеву політику?

9) Наскільки надані в звіті рекомендації враховують вимоги Конвенцій Ріо?

- Для оцінки аналізів галузевої політики запропоновано застосувати 9-бальну систему (1 – надзвичайно якісно, 2 – дуже якісно, 3 – відмінно, 4 – дуже добре, 5 – добре, 6 – відносно добре, 7 – задовільно, 8 – низька якість, 9 – дуже низька якість). У разі наявності балів оцінки 6, 7, 8 і 9 необхідно дати стисле пояснення, чим обумовлена така оцінка.

- Надати свої рекомендації та пропозиції щодо внесення змін у відповідну галузеву політику, якщо такі рекомендації та пропозиції з'являться в рецензента в процесі оцінювання.

7. Експерт зобов'язаний врахувати зауваження, рекомендації та пропозиції кожного рецензента. Якщо експерт не погоджується із зауваженнями, рекомендаціями та пропозиціями рецензента, він має обґрунтувати свою незгоду.

**SWOT-АНАЛІЗ І GAP-АНАЛІЗ ПОЛІТИК,  
ПРОГРАМ, ПЛАНІВ І ЗАКОНОДАВЧИХ  
АКТІВ У ГАЛУЗІ ТРАНСПОРТНОЇ  
ПОЛІТИКИ ТА ПІДГОТОВКА  
РЕКОМЕНДАЦІЙ ЩОДО ЇХ  
УДОСКОНАЛЕННЯ ВІДПОВІДНО  
ДО ПОЛОЖЕНЬ КОНВЕНЦІЙ РІО**

---



## ПІДГАЛУЗЬ: АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ

Таблиця 1. SWOT-аналіз.

<b>1. КОНВЕНЦІЯ ООН ПРО ОХОРОНУ БІОЛОГІЧНОГО РІЗНОМАНІТТЯ</b>	
<b>Сильні сторони</b>	<b>Слабкі сторони</b>
<p>1. Вимоги щодо екологічного впливу (зокрема, на водні об'єкти й земельні ресурси) значної кількості об'єктів інфраструктури автомобільного транспорту (автостанції, СТО тощо) регулюються загальними нормативно-правовими актами в сфері промислового та цивільного будівництва.</p> <p>2. Детально розроблене законодавство про перевезення небезпечних вантажів: СЕК ООН (Договір про перевезення небезпечних вантажів) і внутрішнє (ЗУ «Про перевезення небезпечних вантажів»).</p> <p><b>Можливості</b></p> <p>1. Перспектива гармонізації національного законодавства щодо екологічних вимог до автотранспортної інфраструктури з відповідним законодавством ЄС і розширення міжнародної співпраці.</p>	<p>1. Чинні законодавчі акти в галузі автомобільного транспорту практично не регулюють аспекти поводження з об'єктами біорізноманіття.</p> <p>2. Не розроблена державна програма розвитку автомобільного транспорту, яка, зокрема, включала б проблематику біорізноманіття.</p> <p>3. Відсутня методика оцінки ризиків при надзвичайних екологічних ситуаціях – ДТП із небезпечними вантажами.</p> <p><b>Загрози</b></p> <p>1. Збереження та посилення техногенного навантаження автотранспорту на різні компоненти біорізноманіття.</p>
<b>2. КОНВЕНЦІЯ ПРО БОРотьБУ З ОПУСТЕЛЮВАННЯМ</b>	
<b>Сильні сторони</b>	<b>Слабкі сторони</b>
<p>1. Загальна природоохоронна політика й діяльність у галузі автомобільного транспорту (навіть на теперішньому рівні) дещо сприяє запобіганню деградації земель.</p> <p>2. Урядові структури та громадськість демонструють зацікавленість у запобіганні деградації земель, які ще не зазнали (значного) негативного впливу.</p> <p><b>Можливості</b></p> <p>1. Посилення уваги різних соціальних груп до питань запобігання деградації земель від наслідків діяльності автотранспорту.</p>	<p>1. Галузеві законодавчі та програмні документи практично не враховують питань запобігання деградації земель.</p> <p>2. Зацікавленість у запобіганні деградації земель не завжди є пріоритетом у практичних діях уряду й місцевих громад.</p> <p><b>Загрози</b></p> <p>1. Збереження декларативності в діях центрального уряду та місцевих органів влади в питаннях охорони земель від негативного впливу автотранспорту.</p>

### 3. РАМКОВА КОНВЕНЦІЯ ПРО ЗМІНУ КЛІМАТУ

<i>Сильні сторони</i>	<i>Слабкі сторони</i>
<p>1. Розроблені галузеві програми, спрямовані на енергозбереження, підвищення енергоефективності та використання відновлюваних джерел енергії (палива), зокрема на автомобільному транспорті впроваджуються Транспортна стратегія України на період до 2020 року; Концепція державної цільової програми розвитку автомобільного транспорту до 2015 року; Галузева програма підвищення енергоефективності в сферах транспорту та зв'язку на 2010–2014 роки.</p> <p>2. Розроблений проект Програми підвищення енергоефективності та зменшення споживання енергоресурсів бюджетними установами в сферах транспорту, дорожнього господарства та поштового зв'язку на 2015–2020 роки.</p> <p>3. Міністерством інфраструктури запропоновано розробити галузеві стратегічні плани розвитку видів транспорту.</p> <p>4. Україна приєдналась до Женевської угоди 1958 р., завдяки чому запроваджені для добровільного застосування Правила ЄЕК ООН № 101 стосовно визначення викидів CO<sub>2</sub> і енергоефективності (паливної економічності) КТЗ.</p> <p>5. Розпочате створення національного випробувального центру КТЗ із комплексом для визначення енергоефективності та емісії парникових газів КТЗ згідно з національними стандартами та емісії парникових технічними регламентами (Правилами ЄЕК ООН і Директивами ЄС) як технологічного механізму реалізації РКЗК.</p> <p>6. Розширюється практика застосування моторного пального біологічного походження як один із найефективніших методів скорочення викидів CO<sub>2</sub>.</p> <p>7. Розроблена та запроваджена нова Методика розрахунку обсягів викидів парникових газів автомобільним (дорожнім) транспортом методами вищого рівня згідно з настановами Міжурядової групи експертів зі зміни клімату (МГЕЗК) і (ЕМЕР/ЕЕА).</p> <p>8. Закон «Про основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2020 року»: створення до 2015 року</p>	<p>1. Галузева програма підвищення енергоефективності в сферах транспорту та зв'язку на 2010–2014 роки виконана лише частково.</p> <p>2. Відповідно до постанови КМУ від 01.03.2014 № 65 «Про економію державних коштів і недопущення втрат бюджету» припинена підготовка проєктів нових державних цільових програм.</p> <p>3. Чинні нормативно-правові акти в галузі автотранспорту не в повній мірі відповідають нормам законодавства ЄС, зокрема ЗУ «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо усунення надмірного державного регулювання у сфері автомобільних перевезень» від 5.07.2011 р. № 3565-VI щодо періодичного інспектування технічного стану некомерційних коливних транспортних засобів (КТЗ).</p> <p>4. Визначення викидів CO<sub>2</sub> та енергоефективності КТЗ в Україні не є обов'язковим під час оцінки відповідності КТЗ.</p> <p>5. В Україні не введена класифікація КТЗ щодо їхньої енергоефективності та викидів CO<sub>2</sub>.</p> <p>6. Не вирішується питання фінансового забезпечення придбання необхідного випробувального обладнання з державного бюджету, допомоги ЄС чи фінансової підтримки за процедурами, визначеними пунктами 4 та 7 статті 12 РКЗК.</p> <p>7. Відсутні національні стандарти на моторне паливо з різним вмістом біокомпонентів.</p> <p>8. Автомобілі, що виробляються вітчизняними підприємствами, не адаптовані для роботи на біопаливі.</p> <p>9. Податковий кодекс України не містить положень щодо пільгового оподаткування виробництва, імпортування та використання екологічно чистіших КТЗ, відновлюваних видів моторного пального.</p> <p>10. Недосконалою, зокрема не відповідною вимогам Настанови ЕМЕР/ЕЕА 2009 року, є державна система статистичних спостережень щодо чисельності, структури парку КТЗ за категоріями, віком, технологічним (екологічним) рівнем і активністю, щодо обсягів</p>

<p>економічних умов для розвитку інфраструктури екологічно чистих видів транспорту, зокрема громадського, збільшення до 2020 року частки громадського транспорту в загальній інфраструктурі на 25%.</p> <p>9. Законом України «Про внесення змін до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» в редакції 2012 р. в Україні запроваджені екологічні норми рівня «Євро-3» з 01.01.2013 і «Євро-4» з 01.01.2014 як обов'язкові для КТЗ, що вперше реєструються в країні. Відповідно до цього закону, норми «Євро-5» будуть запроваджені з 2016, а «Євро-6» – з 2018 року.</p> <p>10. Реалізуються пілотні проекти створення велосипедних доріжок у Києві (Дарниця), Львові.</p> <p>11. Розвинена система підготовки кадрів автомобільного транспорту – 2 університети автомобільного транспорту та факультети автомобільного транспорту практично в кожному обласному місті.</p>	<p>споживання дорожнім транспортом різних видів моторного пального та його властивостей (вміст вуглецю, сірки, біокомпонентів тощо).</p> <p>11. Трамвайний і троллейбусний транспорт приходять у занепад через:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• великий обсяг безоплатних перевезень (20 млн пільговиків);</li> <li>• недостатній обсяг компенсації пільгових перевезень із Держбюджету;</li> <li>• низький рівень тарифів;</li> <li>• старіння рухомого складу, обмеженість коштів міських бюджетів.</li> </ul> <p>У рамках Державної цільової програми розвитку електротранспорту придбаний 1 трамвай за рік на Україну.</p> <p>12. Система оцінки відповідності КТЗ, зокрема щодо екологічної безпечності та енергоефективності, не повністю гармонізована з відповідною системою, що діє в країнах-членах ЄС, інших країнах, які є Сторонами Женевської угоди 1958 року.</p> <p>13. Розвиток велосипедного транспорту проходить надто повільно, необхідно переглянути будівельні стандарти щодо велосипедних доріжок.</p> <p>14. Недостатність інформаційної підтримки учбового процесу з екологічної освіти як при професійній підготовці фахівців, так і в рамках системи підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів автомобільного транспорту.</p>
<p><b>Можливості</b></p> <p>1. Розроблення програм створює рамки та відкриває простір для розроблення й реалізації конкретних проектів у сфері енергозбереження, енергоефективності й відновлених видів пального на автотранспорті, що дозволяє визначити конкретні обсяги скорочення викидів парникових газів і, зокрема, задіяти їх за механізмами Кіотського протоколу.</p> <p>2. Відкривається можливість для повної гармонізації національної системи оцінки відповідності КТЗ, включаючи процедури енергоефективності, з міжнародною системою, що сприятиме розвитку взаємовигідного міжнародного економічного співробітництва.</p> <p>3. Можливість здійснення сертифікаційних та інших випробувань в Україні (без необхідності їх проведення за кордоном).</p>	<p><b>Загрози</b></p> <p>1. Зростання чисельності автомобільного парку в Україні може нівелювати ефект від підвищення загальної енергоефективності автотранспорту.</p> <p>2. Через спротив деяких категорій перевізників і бюрократичні складнощі процес гармонізації вітчизняної системи оцінки відповідності КТЗ, введення класифікація КТЗ щодо їхньої енергоефективності й викидів CO<sub>2</sub> може затягнутись на багато років.</p> <p>3. Часова затримка зі створенням Центру, що, в свою чергу, призведе до затримки практичного запровадження в Україні екологічних норм «Євро», класифікація КТЗ за викидами CO<sub>2</sub>, збереження залежності від зарубіжних, зокрема російського, виробувальних центрів.</p> <p>4. Неконтрольоване розширення площ сільськогосподарських культур,</p>

<p>4. Можливість розроблення перспективних вітчизняних технологій у галузі енергоефективності та відновлюваної енергетики на автотранспорті.</p> <p>5. Скорочення залежності від пального нафтового походження.</p> <p>6. Заміщення значної частки традиційних КТЗ екологічно чистішими.</p> <p>7. Можливість більш точного обліку викидів парникових газів.</p> <p>8. Використання коштів ЄС на створення національного виробувального центру КТЗ у рамках виконання Угоди про фінансування програми «Підтримка впровадження Транспортної стратегії України», затвердженій розпорядженням КМУ від 15.12.2010 р. № 2264, та Порядку використання коштів, передбачених у державному бюджеті для здійснення заходів щодо підтримки реалізації державної політики в сфері транспорту, затвердженого постановою КМУ від 31.08.2011 р. № 914.</p>	<p>що використовуються як сировина для виробництва біопалива.</p> <p>5. Неконтрольоване використання моторного палива з високим вмістом біокомпонентів на неадаптованих для цього автомобілях, що зокрема призведе до зростання викидів забруднюючих речовин і парникових газів в атмосферне повітря.</p> <p>6. Завпровадження екологічного податку на транспортні засоби може мати негативний соціальний ефект, особливо щодо найбільш вразливих верств населення.</p> <p>7. Неврахованість викидів певної частки автопарку, відповідно, й відсутність необхідних природоохоронних дій.</p> <p>8. Кошти ЄС у рамках програми «Підтримка впровадження Транспортної стратегії України» не надходили.</p>
--	---

Таблиця 2. GAP-аналіз.

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогаляни	Рекомендації
<b>1. КОНВЕНЦІЯ ООН ПРО ОХОРОНУ БІОЛОГІЧНОГО РІЗНОМАНІТТЯ</b>				
1.1	<p><b>Цілове завдання 1.</b> До 2020 року люди обізнані про вартісну цінність біорізноманіття та про кроки, які вони можуть здійснити для того, щоб зберегти та використовувати його в сталій спосіб.</p>	<p>1. ЗУ «Про автомобільний транспорт».</p> <p>2. Транспортна стратегія України на період до 2020 року.</p> <p>3. Концепція державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту до 2015 р.</p>	<p>У чинних законодавчих актах і державних програмах у галузі автомобільного транспорту практично не регулюються аспекти біорізноманіття.</p>	<p>Внести зміни до Транспортної стратегії України та ЗУ «Про автомобільний транспорт», включивши аспекти збереження біорізноманіття.</p>
1.2	<p><b>Цілове завдання 4.</b> До 2020 р. уряди, бізнес і зацікавлені сторони на всіх рівнях вжили заходи для досягнення або впровадили плани сталого виробництва та споживання, не допускали перевищення екологічно безпечних лімітів використання природних ресурсів.</p>	<p>На автомобільному транспорті розроблені норми витрат пального для комерційного транспорту, яке використовують усі суб'єкти господарювання.</p>	<p>Не повністю виконана галузева програма підвищення енергоефективності у сфері транспорту та зв'язку на період 2010-2014 рр.</p>	<p>Розробити галузеву програму підвищення енергоефективності на період 2015-2020 рр.</p>
1.3	<p><b>Цілова задача 8.</b> До 2020 року забруднення навколишнього середовища, в тому числі від надлишку біогенних речовин, доведено до рівнів, які не наносять шкоди функціонуванню екосистем і біорізноманіття.</p>	<p>1. Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ/ADR).</p> <p>2. ЗУ «Про перевезення небезпечних вантажів».</p> <p>3. Правила перевезення небезпечних вантажів/Наказ МВС від 26.07.2004 № 822.</p>	<p>Повністю враховано.</p>	<p>Не потребує внесення змін до законодавства.</p>

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогаляни	Рекомендації
1.4	<p><b>Цільове завдання 11.</b> До 2020 р. принаймні 17% наземних екосистем і екосистем внутрішніх вод, 10% прибережених і морських територій, особливо територій, цінні для біорізноманіття та екосистемних послуг, зберігаються завдяки встановленню екологічно репрезентативної та добре поєднані системи природоохоронних територій та іншим заходам зі збереження, інтегровані в ширші морські та наземні ландшафти.</p>		<p>Спеціальне регулювання відсутнє</p>	<p>Внести зміни до ЗУ «Про автомобільний транспорт», включити статтю «Забезпечити збереження наземних екосистем, особливо територій, цінних для біорізноманіття та екосистемних послуг, що використовуються як інфраструктура автомобільного транспорту».</p>
1.5	<p><b>Цільове завдання 14.</b> До 2020 р. екосистеми, які забезпечують основні послуги, включаючи послуги, пов'язані з водою, і роблять внесок у здоров'я, благополуччя й добробут, будуть відновлені та захищені з урахуванням потреб жінок, корінних і місцевих громад, бідних і вразливих верств населення.</p>	<p>1. ЗУ «Про утилізацію транспортних засобів» не вирішує проблему утилізації складових частин колісних транспортних засобів (КТЗ) із призначеним ресурсом, які мають утилізуватися на тих же підприємствах. 2. Постанова КМУ від 27.07.2011 № 1136 «Деякі питання збирання, заготівлі та утилізації зношених шин» і Постанова від 17 грудня 2012 р. № 1221 «Деякі питання збирання, видалення,</p>	<p>Немає комплексного рішення та механізма реалізації постанов КМУ щодо утилізації складових частин КТЗ, технологічних рідин, що використовуються автомобільним транспортом.</p>	<p>1. Внести зміни до ЗУ «Про утилізацію транспортних засобів» щодо включення питання утилізації складових частин КТЗ із призначеним ресурсом. 2. Розробити постанови КМУ щодо забезпечення механізма утилізації шин і технологічних рідин, що використовуються автомобільним транспортом.</p>

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогалини	Рекомендації
1.6	<p><b>Цільове завдання 17.</b> До 2015 року кожна Сторона розробила, прийняла як інструмент політики та розпочала впроваджувати ефективні та оновлені спільні стратегії та плани дій із біорізноманіття.</p>	<p>1. Транспортна стратегія України на період до 2020 року. 2. Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року.</p>	<p>Ці нормативно-правові акти не містять положень щодо збереження та сталого використання біорізноманіття.</p>	<p>Внести відповідні зміни до Транспортної стратегії та нової державної цільової програми розвитку автомобільного транспорту щодо охорони біорізноманіття під час експлуатації, ТО, утилізації КТЗ.</p>
1.7	<p><b>Цільове завдання 19.</b> До 2020 року вдосконалені, широко розповсюджуються, передаються та застосовуються знання, наукова база та технології, його що відносяться до біорізноманіття, його вартісної цінності, функціонування, статусу, тенденцій і наслідків його втраги.</p>	<p>Відповідні знання, наукова база та технології в Україні поки що є фрагментарними.</p>	<p>У навчальних програмах, програмах професійної підготовки та підвищення кваліфікації з автомобільного транспорту не висвітлюються питання збереження та сталого використання біорізноманіття.</p>	<p>1. Включити в програми підвищення кваліфікації спеціалістів автомобільного транспорту лекцію зі збереження та сталого використання біорізноманіття та боротьби з опустелюванням. 2. Розробити та запровадити освітні курси в рамках програм підготовки бакалаврів і магістрів у галузі автомобільного транспорту.</p>
<b>2. КОНВЕНЦІЯ ООН ПРО БОРОТЬБУ З ОПУСТЕЛЮВАННЯМ</b>				
2.1	<p>а) Приділяти першочергову увагу боротьбі з опустелюванням і</p>	<p>Чинні законодавчі акти й нечисленні державні програми в галузі автомобільного</p>	<p>1. Недостатньо вивчені та законодавчо не врегульовані питання впливу на процеси</p>	<p>1. Внести зміни до чинних природоохоронних нормативно-правових актів значення, а також до галузевих</p>

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогаляни	Рекомендації
	<p>пом'якшенню наслідків посухи, виділяти адекватні ресурси відповідно до їх власних обставин і можливостей.</p>	<p>транспортну деякою мірою враховують питання охорони навколишнього природного середовища. Проте основна увага звертається на проблематику (локального) забруднення атмосферного повітря забруднюючими речовинами від автомобілів. Аспектам щодо прямого чи/та опосередкованого негативного впливу автотранспорту на земельні ресурси надається дуже мало уваги.</p>	<p>опустелювання (деградації) відпрацьованих газів автомобілів, які, з'єднуючись із вологою повітря, потіпляють у ґрунт, а також від твердих частинок, що утворюються на дорогах від стирання шин і переносяться вітром і стоком дощової води (талого снігу). 2. Недостатньо врегульованими є питання охорони земель від твердих відходів (шини, акумулятори, фільтри тощо), виведених із експлуатації автомобілів, експлуатаційних рідин.</p>	<p>актів, розробити нові акти, які регулюють усі суттєві аспекти впливу автомобільного транспорту на земельні ресурси. 2. Провести необхідні дослідження впливу підприємств експлуатації ремонту та утилізації автотранспорту на стан земельних ресурсів із залученням наукових установ і фахівців різних профільних (метеорологія, хімія, ґрунтознавство, автотранспорт).</p>
2.2	<p>б) Розробляти стратегії та встановлювати пріоритети, в рамках планів і/чи стратегій сталого розвитку, в боротьбі з опустелюванням і пом'якшення наслідків посухи.</p>	<p>1. Транспортна стратегія України до 2020 року приділяє досить значну увагу загальним питанням забезпечення сталого розвитку транспорту. 2. На забезпечення передумов для сталого розвитку автомобільного транспорту спрямована Галузева програма підвищення енергоефективності в сферах транспорту та зв'язку на 2010–2014 роки.</p>	<p>Галузева програма підвищення енергоефективності в сферах транспорту та зв'язку на 2010–2014 роки недостатньо мірою координується з програмами в інших секторах економіки країни, зокрема автомобільної промисловості (до виробництва автомобілів, адаптованих для роботи на біологічних видах палива), сільського господарства (до агротехніки вирощування технічних культур як сировини для біопалива, які не виснажують ґрунти).</p>	<p>Внести зміни до Транспортної стратегії та нової державної цільової програми розвитку автомобільного транспорту щодо охорони земель під час експлуатації, ТО, утилізації КТЗ.</p>



№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогалини	Рекомендації
2.3	<p>Уряд та місцеві громади приділяють особливу увагу здійсненню превентивних заходів щодо земель, які ще не зазнали деградації чи зазнали її лише незначною мірою.</p>	<p>На державному рівні затверджений перелік природних об'єктів, що особливо охороняються.</p>	<p>1. Не налагоджені моніторинг і контроль пересування автомобілів несанкціонованими ґрунтовими дорогами, зокрема, полями, луками тощо. 2. Галузеві законодавчі та програмні документи практично не враховують питання запобігання деградації земель.</p>	<p>1. Внести зміни до Закону України «Про автомобільний транспорт» стосовно питань про запобігання деградації земель. 2. Внести зміни до чинних нормативно-правових актів і розробити нові акти на національному та місцевому рівнях стосовно природних об'єктів, що особливо охороняються. Доцільно ввести на таких природних об'єктах більш жорсткі вимоги щодо використання автотранспорту. 3. На національному та місцевому рівнях визначити пріоритетні території, де має бути значно обмежений або заборонений доступ автомобілів (зокрема заборонити будівництво автомобільних стоянок, автомобільних мийок, станцій техобслуговування).</p>

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галуzeві плани та програми	Прогаляни	Рекомендації
<b>3. РАМКОВА КОНВЕНЦІЯ ПРО ЗМІНУ КЛІМАТУ</b>				
3.1	<p>Преамбула до <b>РКЗК ООН</b>: «...визначаючи, що державам слід вестися в дію ефективне законодавство в галузі навколишнього середовища, що екологічні стандарти, цілі та пріоритети в галузі управління повинні відображати ті аспекти навколишнього середовища й розвитку, щодо яких вони застосовуються...»;</p> <p>Пункт 1с) статті 4 <b>РКЗК</b>: «Сторони... сприяють і співпрацюють у розробці, застосуванні й розповсюдженні... методів і процесів, які дають можливість обмежити, знизити або припинити антропогенні викиди парникових газів... в усіх відповідних секторах, включаючи...».</p> <p><b>транспорт...</b>».</p>	<p>1. Із метою здійснення технічного регулювання допуску коливних транспортних засобів до експлуатації під час їх першої реєстрації в Україні <b>запроваджені міжнародні технічні регламенти</b> – Правила ЄЕК ООН стосовно вимог до конструктивної безпеки, екологічних властивостей і визначення енергоефективності коливних транспортних засобів завдяки приєднанню України до Женевської угоди 1958 року.</p>	<p>1. Запровадження в Україні Правил ЄЕК ООН стосовно вимог до конструктивної безпеки, екологічних властивостей і визначення енергоефективності <b>КТЗ повністю відповідає вимогам РКЗК ООН</b> і досвіду та практиці країн-членів ЄС та інших країн, які є Сторонами Женевської угоди 1958 року.</p> <p>2. Система оцінки відповідності <b>КТЗ</b> вимогам до конструктивної безпеки, екологічних властивостей і визначення енергоефективності <b>не повністю відповідає</b> системі затвердження конструкції <b>КТЗ</b>, що діє в країнах-членах ЄС і в інших країнах, які є Сторонами Женевської угоди 1958 року.</p>	<p>1. Уряду визначити остаточний термін завершення переходу від процедури сертифікації <b>КТЗ</b> згідно з Українською державною системою сертифікації продукції до процедури затвердження їх конструкції відповідно до вимог Женевської угоди 1958 року, згідно з Порядком затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин і обладнання, затвердженим у 2012 р. наказом Мінінфраструктури.</p> <p>2. Внести зміни в додаток 7 до постанови КМУ від 21.05.2012 № 436 стосовно посилення на Порядок затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин і обладнання.</p>
				<p>Рекомендацій не потребує. Норми «Євро-5» відповідно до Закону будуть запроваджені в Україні з 2016 р., а «Євро-6» - з 2018 р.</p>

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогаляни	Рекомендації
		<p>01.01.2014 як обов'язкові для КТЗ, що вперше реєструються в країні.</p> <p>3. Розроблена екологічна класифікація КТЗ, наведена в додатку 2 «Екологічні норми, методи випробувань, позначення рівня екологічних норм КТЗ» до чинного Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин і обладнання.</p>	<p>Департамент і реєстраційні підрозділи ДАІ МВС України протягом майже 2 років порушують норму пункту 3 ЗУ «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» у редакції 2012 р. тим, що не забезпечують внесення до свідоцтв про реєстрацію транспортних засобів позначення рівнів екологічних норм, яким вони відповідають, внаслідок чого унеможливується ідентифікація екологічних властивостей КТЗ, що перебувають в експлуатації.</p>	<p>1. Проблема з порушенням законодавства <b>потребує розв'язання</b>.</p> <p>2. Внести зміни до законодавства стосовно покладення функцій ведення Єдиного державного реєстру для автоматизованого обліку транспортних засобів, що використовуються на вулично-дорожній мережі загального користування, на центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику в сфері транспорту (вже запропоновано проектом Закону реєстраційний № 4008 від 23.01.2014).</p>
3.2	<p>1. Пункт 1с) статті 4 <b>РКЗК</b>: «Сторони... сприяють і співпрацюють у розробці, застосуванні й розповсюдженні... методів і процесів, які дають можливість обмежити, знизити або припинити антропогенні викиди парникових газів... у всіх відповідних секторах, включаючи...</p>	<p>1. Створення національного випробувального центру КТЗ із комплексом для визначення енергоефективності та емісії ПП колісних транспортних засобів і автомобільних двигунів згідно з національними стандартами та міжнародними технічними регламентами (Правилами ЄЕК ООН і Директивами ЄС) відповідно до:</p> <p>- постанови КМУ від 17.05.2012</p>	<p>1. Створення національного випробувального центру з комплексом для визначення енергоефективності та емісії ПП колісних транспортних засобів <b>відповідає вимогам</b> РКЗК ООН і міжнародним зобов'язанням України за Угодою про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання</p>	<p>1. Ініціювати поетапне виділення коштів із державного бюджету або надання цільової міжнародної фінансової допомоги (ЄС або за процедурами, визначеними пунктами 4 та 7 статті 12 РКЗК) для придбання випробувального обладнання, необхідного для створення національного випробувального центру з комплексом для визначення енергоефективності та емісії ПП колісних транспортних засобів.</p> <p>2. Внести зміни до законодавства</p>

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогаляни	Рекомендації
<p>транспорт...».</p> <p>2. Підпункт (a) статті 2 <b>Киотського протоколу до РКЗК</b>: «Кожна зі Сторін... із метою сприяння сталому розвитку здійснює та/або продовжує розробляти... такі політику та заходи як підвищення ефективності використання енергії».</p> <p>3. Підпункт (aiv) статті 2 <b>Киотського протоколу до РКЗК</b>: «Кожна зі Сторін... із метою сприяння сталому розвитку здійснює та/або продовжує розробляти... такі політику та заходи, як проведення досліджень, розроблення, сприяння широкому використанню та впровадженню нових і відновлюваних видів енергії, технологій поглинання двоокису вуглецю та передових сучасних екологічно безпечних технологій».</p>	<p>№ 397 «Деякі питання визначення середньострокових пріоритетних напрямів інноваційної діяльності галузевого рівня на 2012-2016 роки»;</p> <p>- Транспортної стратегії України на період до 2020 року (розпорядження КМУ від 20.10.2010 № 2174-р);</p> <p>- Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року (розпорядження КМУ від 03.08.2011 № 732-р).</p>	<p>та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на КТЗ, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року.</p> <p>2. До цього часу <b>не вирішується питання</b> виділення коштів на придбання необхідного випробувального обладнання з державного бюджету або надання цільової фінансової допомоги ЄС чи фінансової підтримки за процедурами, визначеними пунктами 4 та 7 статті 12 РКЗК.</p>	<p>стосовно механізму використання коштів із Державного фонду охорони навколишнього природного середовища для фінансування пріоритетних заходів, направлених на зменшення негативного впливу транспорту на довкілля та глобальне потепління (в межах надходжень до цього фонду від власників транспортних засобів).</p>	<p>Запровадити Правила ЄЕК ООН № 101 як обов'язкові одночасно з повним переходом в Україні до процедури Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин і обладнання.</p>
	<p>2. В Україні для добровільного застосування запроваджені Правила ЄЕК ООН № 101 стосовно визначення викидів діоксиду вуглецю (найбільш поширеного компонента ПГ) і енергоефективності (паливної економічності) КТЗ.</p>	<p>Через деструктивну позицію окремих автовиробників в Україні це <b>не стало обов'язковим</b> визначення викидів CO<sub>2</sub> та енергоефективності (паливної економічності) під час оцінки відповідності КТЗ, що є необхідним для запровадження в подальшому маркування КТЗ щодо викидів CO<sub>2</sub> та енергоефективності за досвідом і практикою країн-членів ЄС.</p>		

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогалини	Рекомендації
3.3	<p>1. П. 1с) статті 4 <b>РКЗК</b>: «Сторони... сприяють і співпрацюють у розробці, застосуванні і розповсюдженні... методів і процесів, які дають можливість обмежити, знизити або припинити антропогенні викиди парникових газів... в усіх відповідних секторах, включаючи... транспорт...»;</p> <p>2. П. 1а) статті 2 <b>Киотського протоколу до РКЗК</b>: «Кожна зі Сторін... із метою сприяння сталому розвитку здійснює та/або продовжує розробляти... такі політики та заходи як підвищення ефективності використання енергії».</p>	<p>Значний вплив на споживання моторних палив і викиди ПП має фактичний технічний стан КТЗ, який повинен періодично інспектуватися. У цій сфері діють такі нормативно-правові акти:</p> <p>1. Угода про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів.</p> <p>2. ЗУ «Про дорожній рух» (ст. 35).</p> <p>3. ЗУ «Про автомобільний транспорт» (ст. 23) та кілька постанов уряду України й наказів Мінінфраструктури.</p>	<p>В Україні не існує класифікації колісних транспортних засобів щодо викидів діоксиду вуглецю та енергоефективності.</p> <p>Чинні нормативно-правові акти України <b>не в повній мірі відповідають</b> нормам законодавства ЄС, зокрема щодо періодичного інспектування технічного стану некомерційних КТЗ.</p>	<p>Розробити й запровадити класифікацію КТЗ щодо викидів CO<sub>2</sub> та енергоефективності шляхом внесення змін до Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин і обладнання.</p> <p>1. Розробити нові нормативно-правові акти та/або внести зміни до чинних актів із метою приведення сфери обов'язкового технічного контролю КТЗ в Україні у відповідність до норм законодавства ЄС, зокрема:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- проект змін і доповнень до Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, затвердженого постановою КМУ від 30.01.2012 № 137;</li> <li>- проект постанови КМУ «Про затвердження Вимог до загальнодержавної бази даних щодо перевірки технічного стану транспортних засобів»;</li> <li>- проект постанови КМУ «Про затвердження Порядку доступу до загальнодержавної бази даних про перевірку технічного стану транспортних засобів і розміру плати за надання таких послуг».</li> </ul>
3.4	<p>1. Пункт 1а) статті 4 <b>РКЗК</b>: «Усі сторони... розробляють... і надають Конференції Сторін... національні кадастри антропогенних викидів із</p>	<p>Нормативно-правові акти, адміністративно-розпорядчі, нормативні, методичні та інші документи, чинні в Україні, стосовно інвентаризації антропогенних викидів від</p>	<p>1. <b>Незадовільне</b> виконання зобов'язань України за РКЗК стосовно інвентаризації викидів ПП від дорожнього транспорту.</p> <p>2. До 2010 р. застосовувалася</p>	<p>1. <b>Розрахунок викидів ПП дорожнім транспортом</b> як основним емітентом ПП від пересувних джерел <b>повинен здійснюватися методами вищих рівнів</b> із урахуванням національних умов, тобто специфічних для кожної країни</p>

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогаляни	Рекомендації
	<p>джерел... усіх парникових газів...».</p> <p>2. Пункт 2с) статті 4 <b>РКЗК</b>: «Сторони... беруть на себе відповідальність за зменшення концентрації парникових газів... парникових газів... необхідно брати до уваги найкращі наявні наукові знання... Конференція Сторін розглядає та узгоджує методологію таких розрахунків... розглядає їх на регуляторній основі».</p> <p>3. Рішення 7/СМР.8 <b>Конференції Сторін РКЗК</b>: «...національні повідомлення та щорічні кадастри парникових газів, що подаються Сторонами... служать основним джерелом інформації для розгляду здійснення Конвенції та Кіотського протоколу до неї цими Сторонами...».</p>	<p>пересувних джерел ПГ, ведення статистичних спостережень щодо чисельності та структури парку пересувних джерел, насамперед транспортних засобів із огляду на те, що дорожній транспорт (автомобілі, автобуси, мототехніка) є основним емігентом викидів ПГ від пересувних джерел, ведення статистичних спостережень за споживанням дорожнім транспортом різних видів моторного пального та щодо основних фізико-хімічних властивостей різних видів моторного пального, які впливають на викиди ПГ тощо.</p>	<p><b>застаріла Методика</b> розрахунку викидів ПГ дорожнім транспортом методом <b>нижчого рівня</b>. Основні вади цієї Методики: класифікація автомобілів за групами не відповідає класифікації транспортних засобів згідно з Настановою ЕМЕР/ЕЕА 2009 року (схваленою органами РКЗК) – не деталізована й <b>не враховувала</b> мототехніки; <b>не враховувала</b> технологічний (екологічний) рівень транспортних засобів; <b>не враховувала</b> активність транспортних засобів різних категорій; <b>не передбачала</b> врахування специфічних для України властивостей різних видів моторного пального (вміст вуглецю, сірки, біокомпонентів тощо).</p> <p>3. Національна система статистичних спостережень і до цього часу <b>не дозволяє</b> без співставлення наявних статистичних даних із багатьма додатковими адміністративними та іншими даними <b>отримувати об'єктивні оцінки</b> структури</p>	<p>(національних) коефіцієнтів викидів, пов'язаних зокрема з активністю різних категорій транспортних засобів і властивостями моторного пального, яке споживає дорожній транспорт.</p> <p>2. Розробити й запровадити зміни до процедури:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- реєстрації та ведення реєстру транспортних засобів із забезпеченням гармонізації з основними положеннями Директиви Ради 1999/37/ЕС від 29 квітня 1999 р. «Про реєстраційні документи для транспортних засобів»;</li> <li>- державної системи статистичних спостережень щодо чисельності, структури парку транспортних засобів за категоріями, віком, технологічним (екологічним) рівнем та активністю з урахуванням класифікації транспортних засобів згідно з Настановою ЕМЕР/ЕЕА 2009 р.;</li> <li>- державної системи статистичних спостережень щодо обсягів споживання дорожнім транспортом різних видів моторного пального та їх властивостей (вміст вуглецю, сірки, біокомпонентів тощо) з урахуванням вимог Настанови ЕМЕР/ЕЕА 2009 р.;</li> <li>- провести комплексні теоретичні та експериментальні дослідження з метою визначення національних коефіцієнтів, пов'язаних із властивостями усіх видів моторного пального (щодо вмісту вугле-</li> </ul>

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогалини	Рекомендації
3.5	<p>Підпункт 1a) статті 2 <b>Київського протоколу до РКЗК:</b> «Кожна зі Сторін... із метою сприяння сталому розвитку здійснює та/або продовжує розробляти... такі політику та заходи, як підвищення ефективності використання енергії».</p>	<p>1. ЗУ «Про автомобільний транспорт» недостатньо враховані існуючі в законодавстві ЄС тенденції з посилення контролю за енергоефективністю та викидами парникових газів транспортних засобів, запровадження маркування енергоефективності транспортних засобів, а також відповідних фіскальних заходів, зважаючи на загрозу глобальної енергетичної кризи, пов'язаної з поступовим вичерпанням світових запасів нафти. 2. Такі норми знайшли відображення в Директивах</p>	<p>парку транспортних засобів за категоріями, віком, екологічним рівнем і активністю згідно з класифікацією ЕМЕР/ЕЕА, та об'єктивні оцінки обсягів споживання дорожнім транспортом різних видів моторного пального та їх властивостей.</p>	<p>що, сірки, біокомпонентів тощо), які споживалися кожного року з 1990 р. по 2014 р. 3. Внести зміни до законодавства стосовно надання функцій ведення Єдиного державного реєстру для автоматизованого обліку транспортних засобів, що використовуються на вулично-дорожній мережі загального користування, на центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику в сфері транспорту (вже запропоновано проектом Закону реєстраційний № 4008 від 23.01.2014).</p>
			<p>У законодавстві України <b>недостатньо враховані</b> європейські норми (згідно з Директивами 1999/94/ЕС, 2009/33/ЕС і Регламентами (ЄС) № 443/2009 і № 510/2011) із посилення контролю за енергоефективністю та викидами парникових газів транспортних засобів, запровадження маркування енергоефективності транспортних засобів, а також відповідних фіскальних заходів.</p>	<p>Внести зміни до ЗУ «Про автомобільний транспорт». Викласти ст. 24 у новій редакції: « Паливна економічність транспортних засобів, нормування витрат моторного пального та споживаної енергії під час експлуатації транспортних засобів». 1) В експлуатаційній і нормативно-технічній документації на транспортні засоби, яка надається споживачу, має бути зазначена інформація щодо показників їх паливної економічності (для електромобілів – щодо витрат електроенергії та запасу ходу), визначених згідно з методами, наведеними в технічних приписах і зазначеними в Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин і обладнання.</p>

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогалини	Рекомендації
3.6	<p>Підпункт Іау) статті 2</p> <p><b>Київського протоколу:</b></p> <p>«Кожна зі Сторін... із метою сприяння сталому розвитку здійснює та/або продовжує розробляти... такі політику та заходи, як поступове скорочення або усунення ринкових диспропорцій, фіскальних стимулів, звільнення від податків і мита й субсидій, що суперечать цілям Конвенції, в усіх галузях, які є джерелами викидів парникових газів, і застосування ринкових механізмів».</p>	<p>1999/94/ЕС, 2009/33/ЕС і Регламентів (ЄС) № 443/2009 і № 510/2011 і, крім іншого, мають за мету виконання зобов'язань за Київським протоколом до РКЗК стосовно запровадження політики та заходів із підвищення ефективності використання енергії та стримування зростання викидів ПГ дорожнім транспортом.</p>	<p>Податковим кодексом України <b>не передбачено</b> стимулювання виробництва, везення та використання транспортних засобів, обладнаних гібридними силовими установками та/або електродвигунами (електромобілів, електромотоциклів, електроскутерів, електровелосипедів, електрочовнів).</p>	<p>2) Нормативні витрати палива та мастильних матеріалів для транспортних засобів установлюють суб'єкти господарювання відповідно до дорожніх, природно-кліматичних та інших особливостей умов експлуатації на підставі норм витрат палива й мастильних матеріалів на автомобільному транспорті, які затверджує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізацію державної політики в сфері транспорту, як нормативний документ, що встановлює єдині принципи в сфері енергозощадження під час експлуатації транспортних засобів».</p>
		<p>1. Податковий кодекс України.</p> <p>2. Пункт 51.5 Національного плану дій із охорони НПС на 2011–2015 роки (розпорядження КМУ від 25.05.2011 № 577-р), яким передбачено підготувати та подати на розгляд КМУ проект акту про стимулювання збільшення обсягів виробництва та використання велосипедів, гібридних видів автомобільних транспортних засобів і електромобілів зокрема шляхом запровадження диференційованого екологічного податку на транспортні засоби.</p>	<p>1. Внести зміни до Податкового кодексу України щодо звільнення від оподаткування або запровадження диференційованих податків (акцизного податку, збору за першу реєстрацію транспортного засобу, екологічного податку), що б стимулювало виробництво, везення та використання транспортних засобів, обладнаних гібридними силовими установками та/або електродвигунами (електромобілів, електромотоциклів, електроскутерів, електровелосипедів, електрочовнів тощо).</p>	



№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогаляни	Рекомендації
3.7	<p>1. Пункт 1с) статті 4 РКЗК: «Сторони... сприяють і співпрацюють у розробці, застосуванні та розповсюдженні... методів і процесів, які дають можливість обмежити, знизити або припинити антропогенні викиди парникових газів... у всіх відповідних секторах, включаючи... транспорт...».</p> <p>2. Ст. 2 <b>Кіотського протоколу</b>: «Кожна зі Сторін... із метою сприяння сталому розвитку здійснює та/або продовжує розробляти... такі політику та заходи як:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- п. 1aiv) проведення досліджень, розроблення, сприяння широкому використанню та впровадженню нових і відновлюваних видів енергії, технологій поглинання двоокису вуглецю та передових сучасних екологічно безпечних технологій;</li> <li>- п. 1av) поступове скорочення або усунення ринкових диспропорцій,</li> </ul>	<p>1. Транспортна стратегія України до 2020 року.</p> <p>2. Концепція державної цільової програми розвитку автомобільного транспорту до 2015 р.</p> <p>3. Державна цільова програма розвитку міського електро транспорту на період до 2017 року.</p> <p>4. Стратегія розвитку міста Києва до 2025 року.</p> <p>5. Стратегія сталого розвитку автомобільного транспорту України (<i>в разі її розроблення</i>).</p> <p>6. Стратегія розвитку міст або стратегії розвитку транспорту міст України (<i>в міру розроблення проєктів</i>).</p>	<p>В існуючих політиках і програмах <b>не враховані</b> або <b>недостатньо враховані</b> принципи сталого розвитку згідно з РКЗК і Кіотським протоколом, а також відповідно до міжнародних рішень щодо сталого розвитку таких як «Порядок денний на XXI століття» (Ріо-де-Жанейро, 1992), Декларація Тисячоліття ООН (2000), Йоганнесбурзька декларація та План реалізації рішень Всесвітнього саміту ООН зі сталого розвитку (Йоганнесбург, 2002 рік), «Майбутнє, якого ми прагнемо» (Ріо-де-Жанейро, 2012).</p>	<p>У Стратегії сталого розвитку автомобільного транспорту України та в Стратегіях розвитку кожного міста або в Стратегіях розвитку транспорту кожного міста України було б доцільним врахувати такі основні питання:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- вдосконалення політики щодо розвитку громадського транспорту, зокрема стимулювання електротранспорту;</li> <li>- проведення реформи соціальних пілг, введення адресних дотацій за проїзд пілгових категорій населення;</li> <li>- оновлення парку автобусів великої та особливо великої пасажиромісткості за рахунок компенсації з держбюджету процентної ставки за кредит;</li> <li>- відновлення великих комунальних автопідприємств;</li> <li>- диференційоване стимулювання автобусів, відповідних нормам «Євро-3» - «Євро-6» при проведенні конкурсів на маршрути громадського транспорту;</li> <li>- запровадження експертування Програм розвитку транспорту в містах у відповідності принципам сталого розвитку;</li> <li>- впровадження інтелектуальних транспортних систем і диспетчеризації руху громадського пасажирського транспорту;</li> <li>- розширення облаштування в містах відокремлених смуг для руху громадського транспорту й велосипедів;</li> </ul>

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогалини	Рекомендації
	<p>фіскальних стимулів, звільнення від податків і мита та субсидій, що суперечать цілям Конвенції, в усіх галузях, які є джерелами викидів парникових газів, і застосування ринкових механізмів; - п. Іаві) заохочення належних реформ у відповідних галузях із метою сприяння реалізації політики та заходів обмеження або скорочення викидів парникових газів».</p>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- підвищення відповідальності інших учасників дорожнього руху за в'їзд на відокремлені смуги;</li> <li>- створення перехоплюючих парковок автомобілів біля станцій метро;</li> <li>- часткове обмеження руху автомобілів у центрі міст (насамперед, із погіршеними екологічними властивостями);</li> <li>- розширення використання екологічно сприятливих альтернативних видів пального.</li> </ul>

**ПІДГАЛУЗЬ: АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ**

Таблиця 3. SWOT-аналіз.

<b>1. КОНВЕНЦІЯ ООН ПРО ОХОРОНУ БІОЛОГІЧНОГО РІЗНОМАНІТТЯ</b>	
<i>Сильні сторони</i>	<i>Слабкі сторони</i>
<p>1. Розроблена «Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки», затверджена постановою КМУ від 11.07.2013 № 696.</p> <p>2. Для дорожньої галузі розроблена «Стратегічна програма розвитку наукових досліджень», у тому числі з екологічного напрямку. Цією Стратегією передбачається розвиток знань, наукова база та технології, що стосуються довкілля.</p> <p>3. Розроблена та прийнята як інструмент в транспортній політиці країни Програма розвитку дорожнього господарства. До 2016 р. діє Програма з охорони навколишнього середовища «Укравтодор».</p> <p>4. Розроблений ГБН В.2.3-218-540:2012 «Споруди транспорту. Охорона довкілля при будівництві, ремонті та експлуатаційному утриманні автомобільних доріг», у якому встановлюються вимоги із захисту водних об'єктів і забезпечення збереження біоресурсів і умов їх відновлення.</p> <p>5. Закон «Про основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2020 року» передбачає «встановлення до 2015 р. протишумових споруд/екранів (у місцях, де населені пункти розташовані поблизу автомагістралей) у населених пунктах із кількістю населення не менше 500 тисяч осіб і до 2020 р. – у населених пунктах із кількістю населення не менш як 250 тисяч осіб.</p> <p>6. Національний план дій із охорони НПС на 2011-2015 рр. передбачає «п. 187 Установлення протишумових споруд (екранів) у населених пунктах, розташованих поблизу автомагістралей, із кількістю населення не менше 500 тис. осіб; п. 52 Врахування транспортної складової під час формування та реалізації містобудівної політики (шляхом будівництва транспортних розв'язок, реконструкції автомобільних доріг, створення автоматизованих систем управління транспортними потоками)».</p>	<p>1. Завдання «Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки» щодо облаштування шляхів міграції тварин для їх збереження, формування екомережі та забезпечення дотримання режиму охорони й використання територій і об'єктів ПЗФ не реалізоване в повному обсязі. На деяких ділянках автомобільних доріг облаштовані скотопротони, які не можна вважати повноцінними біопереходами. Також відсутні норми та стандарти з проектування та будівництва біопереходів.</p> <p>2. У «Стратегічній програмі розвитку наукових досліджень» не приділена увага захисту біорізноманіття.</p> <p>3. Відсутність у законодавчо регульованій сфері транспортної політики вимог до збереження біорізноманіття від впливу автомобільних доріг.</p> <p>4. Недостатність інформаційної підтримки учбового процесу з екологічної освіти як при професійній підготовці фахівців, так і в рамках системи підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів дорожнього господарства.</p> <p>5. Недостатнє фінансування заходів із шумозахисту населених пунктів не дозволяє забезпечити ефективне використання шумозахисних екранів.</p> <p>6. Обмеженість коштів Дорожнього фонду не дозволяє в повній мірі здійснювати будівництво та реконструкцію автодоріг і транспортних розв'язок.</p>

<i>Можливості</i>	<i>Загрози</i>
<p>1. Для покращення транспортної політики в сфері збереження екологічно репрезентативної та добре поєднаної системи природоохоронних територій необхідно в дорожню інфраструктуру впроваджувати елементи захисту біорізноманіття екосистем.</p> <p>2. Одним із напрямків захисту тваринного світу від негативного впливу автомобільних доріг є будівництво біопереходів - інженерних споруд для міграції тварин.</p> <p>3. Політика в сфері стандартизації та нормування передбачає створення нормативної бази з питань зменшення втрат природних середовищ існування. Одним із напрямків реалізації цієї політики є проектування лісонасаджень у смузі відведення автомобільних доріг.</p> <p>4. Поступова заміна традиційних технологій (наприклад, застосування гарячого асфальтобетону) на технології, що мінімізують негативний вплив на довкілля (емульсійні, цементобетони).</p> <p>5. Ще одним кроком до захисту біорізноманіття є боротьба зі зсувами.</p>	<p>1. Проблема охорони фауни в останні роки стає все актуальнішою в зв'язку зі збільшенням швидкості та інтенсивності руху транспортних засобів і розвитком дорожньої інфраструктури.</p> <p>2. Усе більше дрібних тварин гине під колесами автомобілів.</p> <p>Дороги породжують величезну кількість ефектів, через які гинуть тварини. Кількість ДТП за участю великих диких тварин зростає.</p> <p>3. Затримка із впровадженням екологічних технологій будівництва автомобільних доріг, подальше використання традиційних технологій, що не враховують вплив на довкілля та створюють фактори, які потенційно несуть загрозу розвитку флори та фауни.</p> <p>4. Відсутність документів щодо зниження рівня забруднення атмосферного повітря за допомогою зелених насаджень у смузі відведення автомобільної дороги, порядку обліку та оцінки якості лісових культур у смузі відведення автомобільної дороги може призвести до зменшення природних середовищ існування, що в свою чергу призведе до негативного впливу на біорізноманіття, та сприятиме забрудненню атмосферного повітря.</p> <p>5. Техногенне втручання в природний ландшафт створює передумови для виникнення зсувів. Цей процес знищує великі площі біологічних ареалів.</p>
<p><b>2. КОНВЕНЦІЯ ПРО БОРОТЬБУ З ОПУСТЕЛЮВАННЯМ</b></p>	
<i>Сильні сторони</i>	<i>Слабкі сторони</i>
<p>1. Розроблений державний стандарт (ДСТУ 7173:2010), який установлює вимоги до проектування лісонасаджень у смузі відведення автомобільної дороги та порядок їх використання.</p> <p>2. У кожному проекті на будівництво автомобільної дороги розраховується вплив будівництва та експлуатації автомобільної дороги на довкілля в розділі ОВНС (оцінка впливу на навколишнє середовище).</p> <p>3. Розроблений ГН В.2.3-218-007:2012 «Екологічні вимоги до автомобільних доріг. Проектування», в якому встановлені вимоги до необхідності проведення оцінки впливу будівництва автомобільної дороги на геологічне середовище та врахування цього впливу в проектних рішеннях.</p>	<p>1. Відсутній порядок обліку та оцінки якості лісових культур у смузі відведення автодороги. Відсутні нормативні документи аналізу реалізації та контролю виконання вимог із захисту від негативного впливу автодороги на довкілля. Наприклад, захист від вібраційного навантаження території, що входять у зону впливу автодороги, вимог до очисних споруд для стічних вод із дороги.</p> <p>2. Не виконуються вимоги ДБН А.2.2-1-2003 «Склад і зміст матеріалів оцінки впливів на навколишнє середовище (ОВНС) щодо вивчення водонесних горизонтів та розробкою відповідних пропозицій по конструкціям транспортних споруд, особливо</p>

<p>4. Розроблений ГН В.2.3-218-540:2012 «Споруди транспорту. Охорона довкілля при будівництві, ремонті та експлуатаційному утриманні автомобільних доріг», у якому встановлюються вимоги до збереження родючого шару ґрунту та запобіганню яроутворенню при будівництві автомобільних доріг загального користування.</p> <p>5. Розроблений проект Технічного регламенту безпеки автомобільних доріг загального користування, в якому встановлені вимоги до мінімального ризику нанесення шкоди довкіллю (в тому числі біорізноманіттю) та раціональному використанню природних ресурсів.</p>	<p>високих наслідів для запобігання опустелюванню».</p> <p>3. Проект Технічного регламенту безпеки автомобільних доріг загального користування не затверджений на законодавчому рівні.</p> <p>4. Відсутність будь-якої законодавчої та нормативної бази використання великотонажних вторинних продуктів промисловості (вугільні відходи, фосфогіпс, золошлакові відходи ТЕС тощо) в транспортному будівництві.</p>
<p><b>Можливості</b></p> <p>1. Удосконалення законодавчої бази з питань поверхневого водовідведення з автомобільних доріг і очищення стоків повинно позитивно вплинути на здоров'я, благополуччя й добробут населення.</p> <p>2. Використання великотонажних відходів промисловості, що складаються у відвалах, у конструкціях автомобільних доріг.</p>	<p><b>Загрози</b></p> <p>1. Відсутність систем поверхневого водовідведення автодоріг, їх неналежне утримання, призводить до неконтрольованого розподілу дощових опадів, у тому числі забруднених продуктами експлуатації дороги, та забруднення ґрунтових і поверхневих вод від стоків під час сніготанення після зимового утримання з використанням протиожеледних матеріалів.</p> <p>2. Відсутність систем очищення стоків поверхневого водовідведення негативно впливає на якість питної води, оскільки стоки попадають у водозабірні свердловини та колодязі, що знаходяться в зоні впливу автомобільної дороги</p> <p>3. Відвали вугільної, металургійної та енергетичної промисловості активно забруднюють довкілля. З цих відходів вимивається велика кількість забруднюючих речовин (солей і кислот) і вітром виноситься значна кількість пилоподібних твердих часток. Це спричиняє погіршення біологічного стану прилеглих територій і призводить до знищення навколишньої флори та опустелювання.</p>
<p><b>3. РАМКОВА КОНВЕНЦІЯ ПРО ЗМІНУ КЛІМАТУ</b></p>	
<p><b>Сильні сторони</b></p>	<p><b>Слабкі сторони</b></p> <p>1. Діяльність Державного агентства екологічних інвестицій не забезпечує повною мірою реалізацію державної політики в сфері регулювання негативного впливу на зміну клімату та адаптації до його змін і виконання вимог РКЗК і Кіотського протоколу до неї підприємствами дорожньої галузі (асфальтобетонними заводами, бітумосховищами тощо). Наприклад, не всі АБЗ обладнані сучасними ефективними засобами захисту навколишнього середовища від їх діяльності.</p>

Таблиця 4. GAP-аналіз.

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогалини	Рекомендації
<b>1. КОНВЕНЦІЯ ООН ПРО ОХОРОНУ БІОЛОГІЧНОГО РІЗНОМАНІТТЯ</b>				
1.1	<p><b>Цільова задача 5.</b> До 2020 року рівень втрати природних середовищ існування, включаючи ліси, зменшені принаймні наполовину, а там, де це можливо, зведені практично до нуля, деградація і фрагментація значно зменшені.</p>	<p>1. Розроблений і введений у дію ДСТУ 7173:2010 «Захист довкілля. Лісові ділянки вздовж залізничних і автомобільних доріг і в смугах їх відведення захисні. Норми виділення»                  2. Розроблений проект ГБН В.2.3-37641918-555:201X «Проектування лісонасаджень у смугі відведення автомобільних доріг»                  Ці нормативні документи встановлюють вимоги до проектування лісонасаджень у смугі відведення автомобільної дороги та порядок їх використання.</p>	<p>У транспортній політиці є прогалина щодо зниження рівня забруднення атмосферного повітря за допомогою зелених насаджень у смугі відведення автомобільної дороги, порядку обліку та оцінки якості лісових культур у смугі відведення автомобільної дороги.</p>	<p>1. Внести зміни в ЗУ «Про автомобільні дороги» щодо «забезпечення збереження наземних, водних екосистем, особливо територій, цінних для біорізноманіття та екосистемних послуг, що використовуються як автодороги».                  2. Установити загальні вимоги щодо структури порядку обліку та оцінки якості лісових культур у смугі відведення автомобільної дороги.                  Основним критерієм при розробці порядку є урахування кліматичних особливостей регіону.                  3. Розробити Методичні рекомендації щодо зниження рівня забруднення атмосферного повітря за допомогою зелених насаджень у смугі відведення автомобільної дороги та інформувати про це громадян.                  4. Включити в державну цільову програму розвитку автодорог вимогу: «до 2020 р. рівень втрати природних середовищ існування, включаючи ліси, зменшені принаймні наполовину, а там, де це можливо, зведені практично до нуля, а деградація і фрагментація значно зменшені».</p>

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогалини	Рекомендації
1.2.	<p><b>Цільова задача 11.</b> До 2020 р. принаймні 17% наземних екосистем і екосистем внутрішніх вод і 10% прибережених і морських територій, особливо територій, цінні для біорізноманіття та екосистемних послуг, зберігаються завдяки встановленню екологічно репрезентативної та добре поєднаної системи природоохоронних територій, іншим заходам щодо збереження...</p>	<p><b>Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми</b>  <b>Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 рр.</b> передбачає «облаштування шляхів міграції тварин для їх збереження, формування екомережі та забезпечення дотримання режиму охорони та використання території і об'єктів природно-заповідного фонду»</p>	<p>Відсутність у законодавчо регульованій сфері транспортної політики вимог до збереження біорізноманіття від впливу автомобільних доріг.</p>	<p>Включити в ДБН В.2.3-4:2007 «Споруди транспорту. Автомобільні дороги. Частина I «Проектування» та в проектну документацію вимоги щодо збереження біорізноманіття екосистем шляхом облаштування біопереходів на автомобільних дорогах загального користування.</p>
1.3	<p><b>Цільова задача 14.</b> До 2020 р. екосистеми, які забезпечують основні послуги, включаючи послуги, пов'язані з водою, й роблять внесок у здоров'я, благополуччя та добробут, будуть відновлені й захищені, з урахуванням потреб жінок, корінних і місцевих громад, бідних і вразливих верств населення.</p>	<p>Станом на 2012 рік лише 5 % від загальної протяжності автомобільних доріг обладнані системою поверхневого водовідведення та очищення.</p>	<p>1. Відсутність систем поверхневого водовідведення автомобільних доріг, їх неналежне утримання, призводить до неконтрольованого розподілу дощових опадів, у тому числі забруднених продуктами експлуатації дороги, та забруднення ґрунтових і поверхневих вод від стоків під час сніготанення після зимового утримання з використанням протиожеледних матеріалів.                  2. Відсутність систем очищення стоків поверхневого водовідведення негативно впливає на якість питної води, оскільки стоки</p>	<p>1. Удосконалити у ДБН В.2.3-4:2007 у розділі вимог до систем водовідведення та очищення стоків.                  2. На законодавчому рівні передбачити в бюджеті фінансування заходів на покращення послуг екосистем, пов'язаних із водою</p>

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогалини	Рекомендації
1.4	<p><b>Цільова задача 17.</b> До 2015 р. кожна Сторона розробила, прийняла як інструмент політики та розпочала впроваджувати ефективні та оновлені спільні стратегії та плани дій із біорізноманіття.</p>	<p>Прийнята Стратегія розвитку дорожнього господарства, в тому числі з екологічного напрямку. Планується з поточного року розпочати впроваджувати ефективні та оновлені плани дій і проекти з покращення біорізноманіття, передбачені цією Стратегією.</p>	<p>попадають у водозабірні свердловини та колодязі, що знаходяться в зоні впливу автомобільної дороги.</p>	<p>Розробити план дій із реалізації Стратегії розвитку дорожнього господарства, зокрема План дій зі збереження біорізноманіття</p>
1.5	<p><b>Цільова задача 19.</b> До 2020 року вдосконалені, широко розповсюджуються, передаються та застосовуються знання, наукова база та технології, що відносяться до біорізноманіття, його вартісної цінності, функціонування, статусу, тенденцій і наслідків його втрати.</p>	<p>Для дорожньої галузі розроблена Стратегічна програма розвитку наукових досліджень, у тому числі з екологічного напрямку. В розробці цієї Стратегії брали участь експерти з Угорщини, Бельгії, Польщі, Швеції та Ізраїлю. Цією Стратегією передбачається розвиток знань, наукова база та технології з біорізноманіття.</p>		<p>У Стратегічну програму розвитку наукових досліджень внести завдання організації розповсюдження отриманих знань щодо цінності біорізноманіття та наслідків його втрати під час експлуатації автодоріг.</p>



<b>2. КОНВЕНЦІЯ ООН ПРО БОРТЬБУ З ОПУСТЕЛЮВАННЯМ</b>			
2.1	б) Розробляти стратегії та встановлювати пріоритети, в рамках планів і/чи стратегій стійкого розвитку в боротьбі з опустелюванням і пом'якшення наслідків посухи	Відсутність будь-якої законодавчої та нормативної бази використання вторинних продуктів промисловості в транспортному будівництві.	<p>1. Використовувати великогоннажні обсяги промислових відходів, що складаються в відвалах, у конструкціях автомобільних доріг.</p> <p>2. Розробити державні будівельні стандарти ДСТУ та ДСТУ-Н, що забезпечать використання промислових відходів (вуглевідходи, золи виносу ТЕС, шлаки металургійні, фосфогіпс тощо) в транспортному будівництві для ліквідації джерел опустелювання.</p>
2.2	Уряд та місцеві громади приділяють особливу увагу здійсненню превентивних заходів щодо земель, які ще не зазнали деградації чи зазнали її лише незначною мірою.	Громадські слухання із залученням експертів транспортної галузі.	<p>Недостатньо вивчений вплив будівництва транспортних споруд на процеси опустелювання.</p> <p>1. Проектування та будівництво автомобільних доріг слід виконувати після всебічного розгляду їх наслідків.</p> <p>2. На законодавчому рівні внести зміни до ДБН щодо складу та процедури ОВНС при проектуванні з вимогою вивчати водонесні горизонти, а також із розроблення відповідних пропозицій із конструкції транспортних споруд, особливо високих насипів.</p>

## ПІДГАЛУЗЬ: ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Таблиця 5. SWOT-аналіз.

<b>1. КОНВЕНЦІЯ ООН ПРО ОХОРОНУ БІОЛОГІЧНОГО РІЗНОМАНІТТЯ</b>	
<b>Сильні сторони</b>	<b>Слабкі сторони</b>
<p>1. Вимоги щодо екологічного впливу на водні та земельні ресурси регулюються загальнодержавними нормативно-правовими актами.</p> <p>2. У проектах будівництва та реконструкції залізниць оцінюється вплив на довкілля.</p>	<p>1. Відсутня відомча нормативна база з раціонального використання природних ресурсів, охорони навколишнього середовища, забезпечення екологічної безпеки.</p> <p>2. Відсутня нормативна база щодо створення біопереходів для тварин. Для створення біопереходів для крупних тварин треба прокласти залізничні тунелі, які є багатопартійними проектами.</p>
<b>Можливості</b>	<b>Загрози</b>
<p>1. Для збереження екологічно репрезентативної та добре поєднаної системи природоохоронних територій необхідно в дорожню інфраструктуру впроваджувати елементи захисту біорізноманіття екосистем.</p>	<p>1. У зв'язку з підвищенням швидкості зростають ризики збільшення загибелі тварин. Зростають акустичне (шумове) забруднення, електромагнітне випромінювання, вібраційний вплив.</p>
<b>2. КОНВЕНЦІЯ ПРО БОРотьБУ З ОПУСТЕЛЮВАННЯМ</b>	
<b>Сильні сторони</b>	<b>Слабкі сторони</b>
<p>1. Використовується загальнодержавна нормативна база щодо утримання земель.</p> <p>2. Частково створена галузева нормативна база щодо створення та утримання захисних лісонасаджень залізничного транспорту. Необхідно розробити Інструкцію з утримання лісонасаджень, Інструкцію щодо введення захисту від снігозаносів.</p> <p>3. Розпочалась експлуатація сучасного пасажирського рухомого складу із замкнутою екологічно чистою системою збору побутових відходів.</p>	<p>1. Відсутня галузева нормативна база (крім норм витрат водних ресурсів). Недостатньо вивчений вплив будівництва транспортних споруд на процеси опустелювання.</p> <p>2. Більшість пасажирського рухомого складу застаріла та скидає відходи в процесі транспортування прямо на землю.</p>

<i>Можливості</i>	<i>Загрози</i>
<p>1. Розвинена система підготовки кадрів – три залізничних вищих навчальних заклади в Дніпропетровську, Харкові, Києві.</p>	<p>1. Землі залізничного транспорту утримуються в неналежному санітарному стані. Відомча нормативна база охорони земель залізничного транспорту практично відсутня.</p> <p>2. Недостатність інформаційної підтримки учбового процесу з екологічної освіти як при професійній підготовці фахівців, так і в рамках системи підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів залізничного транспорту.</p>
<p><b>3. РАМКОВА КОНВЕНЦІЯ ПРО ЗМІНУ КЛІМАТУ</b></p>	
<i>Сильні сторони</i>	<i>Слабкі сторони</i>
<p>1. Екологічно дружній залізничний транспорт є домінуючим в Україні у вантажних перевезеннях. Частка у вантажообороті становить 60,7% у 2014 р. (з урахуванням трубопровідного), в той час як у ЄС домінуючим є автомобільний транспорт.</p> <p>2. Європейська транспортна політика направлена на зміну пропорцій між видами транспорту – стимулювання екологічно чистих залізничного, водного транспорту.</p> <p>3. Більшість перевезень (70%) здійснюється на електротязі. Проводяться роботи з подальшої електрифікації залізниць і відмови від використання дизельного пального.</p> <p>4. Виконуються галузеві програми: Програма електрифікації залізниць до 2020 р.; Програма підвищення енергоефективності на залізничному транспорті до 2014 р.; Комплексна програма оновлення залізничного рухомого складу України на 2008-2020 рр.</p> <p>5. Розроблений галузевий стандарт України «Дизелі тепловозні. Викиди забруднюючих речовин із відпрацьованими газами. Норми та методи визначення» ГСТУ 32.001-14 на заміну стандарту 1994 р. ГСТУ 32.001-94 «Выбросы загрязняющих веществ с отработавшими газами тепловозных дизелей. Нормы и методы определения».</p>	<p>1. Відбувається перерозподіл вантажних і пасажирських перевезень не на користь залізничного транспорту. Українські залізниці програють конкуренцію екологічно брудному автомобільному транспорту. На пасажирському транспорті це відбувається через збитковість у приміському (рентабельність – 90%) та в далекому сполученні через списання пасажирського рухомого складу, відсутність дотацій із бюджету. На вантажному транспорті малий бізнес тяжіє до автомобільного транспорту через малу партійність перевезень, швидкість доставки «від дверей до дверей», гарантії збереження вантажу.</p> <p>2. Достатньо значний обсяг використання дизельних тепловозів застарілих конструкцій. Локомотивний парк відпрацював 40–60 років, на 90% має бути списаний, не відповідає вимогам за екологічністю та енергоефективністю.</p> <p>3. Програма оновлення рухомого складу (особливо локомотивів і пасажирських вагонів) не виконується через брак коштів.</p>

<i>Можливості</i>	<i>Загрози</i>
<p>1. Розпочалося реформування залізничного транспорту, що дасть можливість підвищити конкурентоспроможність порівняно з автомобільним завдяки залученню інвестицій приватного сектору.</p> <p>2. У зв'язку з підписанням Угоди про асоціацію Україна – ЄС розпочалась інтеграція до Трансєвропейської транспортної мережі, будуть впроваджені директиви з технологічної сумісності (інтероперабельності) залізниць. Передбачається прийняття галузевих стандартів ЄС, у тому числі щодо захисту довкілля.</p>	<p>1. Можлива подальша втрата конкурентних позицій залізниць, якщо відбудеться зменшення фінансування залізничної мережі, що залишається в державній власності, та відбудеться передача приміського пасажирського транспорту органам місцевого самоврядування, які не здатні забезпечити їх субсидування та закупівлю нового рухомого складу.</p> <p>2. В Європі існує дві залізничні системи з різними технічними стандартами та правовими системами – КОТІФ (ЄС) і Організації співробітництва залізниць (країни колишньої Ради економічної допомоги). Їх зближення проходить досить важко.</p>

Таблиця 6. GAP-аналіз.

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогалини	Рекомендації
<b>1. КОНВЕНЦІЯ ООН ПРО ОХОРОНУ БІОЛОГІЧНОГО РІЗНОМАНІТТЯ</b>				
1.1	<p><b>Цільова задача 2.</b> До 2020 року питання цінності біорізноманіття інтегроване в національні та місцеві стратегії розвитку й зменшення бідності та процеси планування, фінансові, де це можливо, та звітні системи.</p>	<p>Закони України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», Статут залізниць України Правила технічної експлуатації залізниць України/Наказ Міністерства транспорту України від 20.12.96 р. № 411</p>	<p>Галузева політика не містить положень щодо захисту біорізноманіття. Не враховані аспекти захисту біорізноманіття.</p>	<p>1. Розробити ДБН і враховувати під час проектування та будівництва вимоги щодо створення біопереходів для тварин на залізничному транспорті. 2. Провести дослідження щодо визначення шляхів міграції тварин у зонах пересікання з залізничним полотном.</p>
1.2	<p><b>Цільове завдання 4.</b> До 2020 р. уряди, бізнес і зацікавлені сторони на всіх рівнях вжили заходи для досягнення або впровадили плани сталого виробництва й споживання та не допустили перевищення екологічно безпечних лімітів використання природних ресурсів.</p>	<p>Впроваджені норми витрат водних ресурсів на залізничному транспорті.</p>	<p>Залізничний транспорт використовує 50 водосховищ для галузевого водопостачання. При цьому не забезпечується належний рибозахист на водозаборах.</p>	<p>Розробити Інструкцію щодо забезпечення рибозахисту на водозаборах підприємствами залізничного транспорту.</p>
1.2	<p><b>Цільове завдання 4.</b> До 2020 р. уряди, бізнес і зацікавлені сторони на всіх рівнях вжили заходи для досягнення або впровадили плани сталого виробництва й споживання та не допустили перевищення екологічно безпечних лімітів використання природних ресурсів.</p>	<p>Програма підвищення енергоефективності на залізничному транспорті до 2014 р.</p>		<p>1. Розробити програму підвищення енергоефективності на залізничному транспорті на період 2015-2020 рр. 2. Розробити норми витрат палива магістральними та маневровими тепловозами.</p>

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогаляни	Рекомендації
1.3	<p><b>Цільова задача 8.</b> До 2020 р. забруднення навколишнього середовища, в тому числі від надлишку біогенних речовин, доведено до рівнів, які не наносять шкоди функціонуванню екосистем і біорізноманіття.</p>		<p>Спеціальне регулювання відсутнє.</p>	<p>Розробити галузеву програму охорони навколишнього середовища на залізничному транспорті, в якій поставити за мету «До 2020 року забруднення навколишнього середовища, в тому числі від надлишку біогенних речовин, доведено до рівнів, які не наносять шкоди функціонуванню екосистем і біорізноманіття»</p>
1.4	<p><b>Цільова задача 9.</b> До 2020 р. інвазійні чужорідні види та шляхи їх поширення виявлені, визначено їх пріоритетність, пріоритетні види знаходяться під контролем або знищені, і вживаються заходи управління їх шляхами для запобігання їх введення та укорінення.</p>		<p>Спеціальне регулювання відсутнє.</p>	<p>Розробити Методичні рекомендації щодо запобігання поширенню залізничним транспортом чужорідних інвазійних видів</p>
<b>2. КОНВЕНЦІЯ ООН ПРО БОРОТЬБУ З ОПУСТЕЛЮВАННЯМ</b>				
2.1	<p>Приділяти першочергову увагу боротьбі з опустелюванням і пом'якшенню наслідків посухи й виділяти адекватні ресурси у відповідності з їх власними обставинами і можливостями.</p>	<p>ЗУ «Про залізничний транспорт». Згідно ст. 6 «Землі залізничного транспорту та охоронні зони» передбачаються смуги відведення для інженерних споруд залізниць і охоронні зони – ділянки землі, прилеглі до земель залізничного транспорту й необхідні для забезпечення збереження, міцності</p>	<p>Галузева нормативна база відсутня. Використовується загальнодержавна нормативна база щодо землекористування.</p>	<p>Розробити Методичні рекомендації щодо утримання та моніторингу стану смуг відведення та охоронних зон земель залізничного транспорту.</p>

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогалини	Рекомендації
		<p>та стійкості споруд. Загальна площа земельних ділянок УЗ становить 235,9 тис. га, захисних лісонасаджень – 88 тис. га.</p> <p>1. Відповідно до ст. 23 ЗУ «Про транспорт» землі залізничного транспорту повинні утримуватися в належному санітарному стані та використовуватися для вирощування деревини, в тому числі ділової, та кормів для тваринництва.</p> <p>2. Введені: 1) Правила утримання захисних лісонасаджень залізничного транспорту; 2) Методичні вказівки щодо створення та поточного утримання захисних лісонасаджень залізничного транспорту.</p>		<p>Розробити:</p> <p>1) Інструкцію з утримання лісонасаджень залізничного транспорту;</p> <p>2) Інструкцію з забезпечення захисту залізничного полотна від снігозаметів.</p>
2.2	<p>Розробляти стратегії та встановлювати пріоритети в рамках планів і/чи стратегій стійкого розвитку в боротьбі з опустелюванням і пом'якшення наслідків посухи.</p>		<p>Спеціальні норми відсутні</p>	<p>1. Проектування та будівництво залізничних споруд слід виконувати після всебічного розгляду їх наслідків.</p> <p>2. Проводити громадські слухання із залученням експертів транспортної галузі.</p>
2.3	<p>Уряд і місцеві громади приділяють особливу увагу здійсненню превентивних заходів щодо земель, які ще не зазнали деградації чи зазнали її лише незначною мірою.</p>		<p>1. Спеціальні норми відсутні.</p> <p>2. Недостатньо вивчений вплив будівництва транспортних споруд на процеси опустелювання.</p>	<p>Внести зміни та доповнення до ДБН щодо процедури ОВНС при проектуванні з вимогами вивчати водонасінні горизонти та розробленням відповідних пропозицій до конструкторів транспортних споруд, особливо високих насипів.</p>

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогалини	Рекомендації
		<p>1. Наказ Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 19.09.2006 № 309 «Про затвердження Системи моніторингу сфери поводження з твердими побутовими відходами».</p> <p>2. Наказ Держкомстату від 24.10.2006 № 494 Інструкція щодо заповнення форми державного статистичного спостереження № 1 – небезпечні відходи «Звіт про утворення, оброблення та утилізацію відходів I-III класів небезпеки».</p> <p>3. Постанова Головного державного санітарного лікаря України від 01.07.1999 № 29 Державні санітарні правила та норми 2. Комунальна гігієна. 2.7. Грунт, очистка населених місць, побутові та промислові відходи, санітарна охорона ґрунту. «Гігієнічні вимоги щодо поводження з промисловими відходами та визначення їх класу небезпеки для здоров'я населення» ДСанПіН 2.2.7.029-99»</p>	<p>Галузева нормативна база відсутня.</p> <p>Розпочалась експлуатація вітчизняних пасажирських вагонів і дизель-поїздів із замкнутою, екологічно чистою системою збору господарсько-побутових стоків, без прямого їх скидання в навколишнє середовище. Уже придбали та переобладнали понад 570 вагонів із такими системами. Проведено в 2013 р. будівництво за кошти галузі на Львівській і Південній залізницях установок із утилізації відходів загальною вартістю понад 25 млн грн.</p>	<p>Розробити Правила перероблення господарсько-побутових відходів пасажирських вагонів.</p>



<b>3. РАМКОВА КОНВЕНЦІЯ ООН ПРО ЗМІНУ КЛІМАТУ</b>			
<p>3.1</p> <p>П. 1av) статті 2 <b>Кіотського протоколу до РКЗК:</b> «Кожна зі Сторін... із метою сприяння сталому розвитку здійснює та/або продовжує розробляти... такі політику та заходи як поступове скорочення або усунення ринкових диспропорцій, фіскальних стимулів, звільнення від податків та мита й субсидій, що суперечать цілям Конвенції, в усіх галузях, які є джерелами викидів парникових газів, і застосування ринкових механізмів».</p>	<p>Українські залізниці програють конкуренцію автомобільному транспорту. На пасажирському транспорті це відбувається через збитковість у приміському (рентабельність – 90%) і далекому сполученні, через списання пасажирського рухомого складу, відсутність дотацій із бюджету.</p> <p>На вантажному транспорті малий бізнес тяжіє до автомобільного транспорту через малу партійність перевезень, швидкість доставки «від дверей до вантажу».</p>	<p>1. Провести реформу соціальних пільг щодо безоплатного перевезення пільгових категорій пасажирів.</p> <p>2. Переглянути методику формування тарифів на приміські пасажирські перевезення та Методику формування тарифів на перевезення пасажирів у далекому сполученні.</p> <p>3. Включити до Державного бюджету витрати на закупівлю пасажирського рухомого складу.</p> <p>4. Вводити плату за проїзд великовантажного транспорту відповідно до транспортної політики ЄС з метою дестимулювання розвитку вантажного автотранспорту.</p>	<p>Для кожної вертикально інтегрованої структури (служби) розробити галузеві нормативні документи з охорони навколишнього середовища та заходів щодо обмеження або скорочення викидів парникових газів.</p>
<p>3.2</p> <p>П. 1av) статті 2 <b>Кіотського протоколу до РКЗК:</b> «Кожна зі Сторін... із метою сприяння сталому розвитку здійснює та/або продовжує розробляти... такі політику та заходи як заохочення належних реформ у відповідних галузях із метою сприяння реалізації політики та заходів обмеження або скорочення викидів парникових газів».</p>	<p>Проводиться реформування залізничного транспорту відповідно до ЗУ «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23.02.2012 № 4442-VI та постанови КМУ «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки» від 16.12.2009 № 1390.</p>	<p>Проводиться реформування залізничного транспорту відповідно до ЗУ «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23.02.2012 № 4442-VI та постанови КМУ «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки» від 16.12.2009 № 1390.</p>	<p>Проводиться реформування залізничного транспорту відповідно до ЗУ «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23.02.2012 № 4442-VI та постанови КМУ «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки» від 16.12.2009 № 1390.</p>

<p>3.3</p>	<p>П. 1с) статті 4 РКЗК: «Сторони... сприяють і співпрацюють у розробленні, застосуванні та розповсюдженні... методів і процесів, які дають можливість обмежити, знизити або припинити антропогенні викиди парникових газів... у всіх відповідних секторах, включаючи... <b>транспорт</b>...».</p>	<p>1. Проводяться роботи з подальшої електрифікації залізниць. Основні ходи залізниць електрифіковані, 70% перевезень здійснюється на електротязі. 2. Прийняті: 1) Генеральна схема розвитку залізничного транспорту до 2020 року; 2) Програма електрифікації залізниць до 2020 р. (наказ УЗ № 525-Ц від 08.12.2007 р.); 3) Програма підвищення енергоефективності на залізничному транспорті до 2014 р.; 4) Програма переведення мазутних котелень на використання інших видів палива на 2011 - 2015 рр.</p>	<p>Перехід на електричну тягу знижує паливну складову собівартості перевезень у 4,9-6,5 раза порівняно з тепловозною тягою, а використання мереж змінного струму є набагато більш економічним і практичним.</p>	<p>Розробити програму підвищення енергоефективності на залізничному транспорті на 2015- 2020 рр.</p>
<p>3.4</p>	<p>П. 2а) статті 4 РКЗК: «кожна з цих Сторін проводить національну політику й застосовує відповідні заходи для пом'якшення наслідків зміни клімату шляхом обмеження своїх антропогенних викидів парникових газів...».</p>	<p>1. Комплексна програма оновлення рухомого складу залізниць на 2008-2020 рр., затверджена наказом Міністерства транспорту та зв'язку.</p>	<p>1. Програма оновлення рухомого складу (особливо пасажирських локомотивів і вагонів) <b>не виконується</b> через брак фінансування, збитковість пасажирського транспорту, низьку рентабельність вантажного транспорту.</p> <p>2. Локомотивний парк відпрацював 40-60 років, на 90% має бути списаний, <b>не відповідає</b> екологічним нормам.</p>	<p>1. Провести реформування залізничного транспорту з метою залучення інвестицій у рухомий склад. 2. Переглянути тарифи на пасажирські та вантажні перевезення. 3. Провести реформу соціальних пільг щодо безоплатного перевезення пільгових категорій пасажирів. 4. Включити до Державного бюджету витрати на закупівлю пасажирського рухомого складу.</p>

		<p>ГСТУ 32.001-94 «Выбросы загрязняющих веществ с отработавшими газами тепловозных дизелей. Нормы и методы определения»</p>	<p>Цей стандарт не містить вимог до визначення викидів діоксиду вуглецю та твердих часток.</p>	<p>Затвердити новий ДСТУ «Викиди забруднюючих речовин відпрацьованих газів дизелів залізничного транспорту», який включав би вимоги до визначення викидів діоксиду вуглецю і твердих часток.</p>
	<p>Наказ Держкомстату від 15.09.2003 № 303 «Про затвердження Методики розрахунку викидів шкідливих речовин у повітря від авіаційного, водного та залізничного транспорту».</p>	<p>Методика застаріла.</p>		<p>Доопрацювати Методику розрахунку викидів шкідливих речовин у повітря від залізничного транспорту.</p>

## ПІДГАЛУЗЬ: АВІАЦІЙНИЙ ТРАНСПОРТ

Таблиця 7. SWOT-аналіз.

<b>1. КОНВЕНЦІЯ ООН ПРО ОХОРОНУ БІОЛОГІЧНОГО РІЗНОМАНІТТЯ</b>	
<i>Сильні сторони</i>	<i>Слабкі сторони</i>
<p>1. Створена нормативно-правова база з управління безпеками для літаків, що створюються представниками дикої природи в зоні аеродрому.</p> <p>2. <b>Резолюція ІСАО А38-17</b> Оцінка поточного й майбутнього впливу авіаційного шуму є важливим засобом розроблення політики ІСАО та її держав-членів.</p>	<p>1. У природоохоронній політиці ІСАО та в національній галузевій законодавчій базі не приділена увага захисту біорізноманіття.</p> <p>2. Правила поведження в аеропортах із птахами мають на меті забезпечення безпеки польотів, а не захист птахів.</p>
<i>Можливості</i>	<i>Загрози</i>
<p>1. Вступ до Спільного авіаційного простору з ЄС забезпечить повністю впровадження нормативно-правової бази ЄС, у тому числі з охорони довкілля.</p>	<p>1. Реєструється певна кількість авіаційних пригод, спричинених зіткненням повітряних суден із птахами.</p>
<b>2. КОНВЕНЦІЯ ПРО БОРІТЬБУ З ОПУСТЕЛЮВАННЯМ</b>	
<i>Сильні сторони</i>	<i>Слабкі сторони</i>
<p>1. У кожному проекті на будівництво або реконструкцію аеропортів розраховується вплив будівництва та експлуатації злітно-посадкової полоси та льотного поля на довкілля в розділі ОВНС (оцінка впливу на навколишнє середовище).</p> <p>2. Прийнята «Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року», схвалена постановою КМУ від 30.10.2013 р. № 944.</p>	<p>1. У розділі ОВНС не вивчаються водонесні горизонти та не розробляються пропозиції щодо конструкцій транспортних споруд, особливо високих насипів, для запобігання опустелюванню.</p> <p>2. Відсутність будь-якої законодавчої та нормативної бази використання вторинних продуктів промисловості в транспортному будівництві.</p> <p>3. У «Концепцію Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року» не включені питання охорони довкілля.</p>

<i>Можливості</i>	<i>Загрози</i>
<p>1. Удосконалення законодавчої бази з питань поверхневого водовідведення з аеродромів і очищення стоків повинно позитивно вплинути на здоров'я, благополуччя та добробут населення.</p>	<p>1. Неналежне утримання систем поверхневого водовідведення аеродромів, зокрема відсутність засобів очищення, призводить до неконтрольованого розподілу дощових опадів, у тому числі забруднених продуктами експлуатації аеродромів і авіаційної техніки, та забруднення ґрунтових і поверхневих вод від стоків під час сніготанення після зимового утримання з використанням протиожеледних матеріалів.</p> <p>2. Відсутність систем очищення стоків поверхневого водовідведення негативно впливає на якість питної води, через те, що стоки попадають у водозабірні свердловини та колодязі, відкриті водоймища, які знаходяться в зоні впливу аеродромів.</p>
<h3>3. РАМКОВА КОНВЕНЦІЯ ПРО ЗМІНУ КЛІМАТУ</h3>	
<i>Сильні сторони</i>	<i>Слабкі сторони</i>
<p>1. Угода про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС парафована 28.11.2013 р., передбачає повну імплементацію всього європейського законодавства.</p> <p>2. Повітряний Кодекс України Ст. 84 «Захист населення від шкідливого впливу викидів (емісії) забруднюючих речовин, шуму, електромагнітного випромінювання, ризику авіаційних подій під час експлуатації повітряних суден» передбачає, що ринкові заходи з обмеження або зменшення емісії, яка впливає на глобальну зміну клімату, <i>запроваджуються з урахуванням рекомендацій ICAO</i> та відповідно до законодавства України.</p> <p>3. Рада Асамблеї ICAO прийняла Додаток 16, том II «Емісія авіаційних двигунів», який включає Стандарти сертифікації з емісії нових авіаційних двигунів, і повідомив держави-члени про це рішення. Резолюції ICAO A38-17 і A38-18 вимагає Комплексного підходу, технологій і стандартів, також експлуатаційних і ринкових заходів зі зменшення обсягу емісії забруднюючих і ПГ.</p> <p>4. Прийнятий План дій України щодо скорочення авіаційної емісії CO<sub>2</sub> наказом Державної авіаційної адміністрації України від 28 лютого 2013 р. Суб'єкти авіаційної діяльності України зобов'язані під час експлуатації повітряних суден на землі та в повітрі дотримуватися встановлених</p>	<p>1. Оцінка поточного та майбутнього впливу авіаційного шуму, емісії авіаційних двигунів і електромагнітного випромінювання об'єктів авіаційної діяльності в <b>Україні відсутня повністю.</b></p> <p>2. Неузгодженість рекомендованої практики ICAO з Податковим Кодексом України. Ст. 244 «Ставки податку за викиди в атмосферне повітря забруднюючих речовин пересувними джерелами забруднення» суперечить упродовженню ринкових заходів щодо обмеження або зменшення емісії, а саме ICAO рекомендує вводити цей податок у склад аеропортових зборів із метою розвитку природоохоронної діяльності в аеропортах.</p> <p>3. Відсутність в авіаційних правилах України останніх напрацьованих 38-ої Асамблеї ICAO стосовно авіаційного шуму та емісії авіаційних двигунів.</p> <p>4. Найістотнішого скорочення авіаційної емісії можна досягти завдяки введенню нової авіатехніки. Спад перевезень на 50% приводить до деградації авіаційного транспорту, відсутності коштів на оновлення.</p> <p>5. Недостатність інформаційної підтримки учбового процесу щодо екологічної освіти як при професійній підготовці фахівців, так і в</p>

<p>нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах і впливу фізичних факторів і вживати заходи для зменшення обсягів викидів ПП і забруднюючих речовин і зменшення рівня шуму, електромагнітного та радіаційного випромінювання.</p> <p>5. Розвинена система підготовки кадрів. Національний авіаційний університет – один із найбільших у світі.</p>	<p>рамках системи підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів авіаційного транспорту.</p>
<p><b>Можливості</b></p> <p>1. Галузева політика в сфері стандартизації та нормування передбачає створення нормативної бази зі зменшення втрат від локального, регіонального та глобального впливу на довкілля. Одним із напрямків реалізації цієї політики є комплексний підхід до регулювання чинників впливу авіаційного транспорту.</p> <p>2. В усьому світі зростає виробництво рідкого біопалива. При спалюванні рідкого біопалива викидається менше ПП, ніж при спалюванні звичайного органічного викопного палива й таким чином стане важливим додатковим непрямым внеском у справу збереження біорізноманіття.</p>	<p><b>Загрози</b></p> <p>1. Відсутність оцінки поточного та майбутнього впливу авіаційного шуму, емісії авіаційних двигунів і споживання авіаційного палива об'єктами авіаційної діяльності унеможливило розроблення галузевої політики відповідно до вимог ІСАО та інших міжнародних організацій.</p> <p>2. Широкомасштабне виробництво біопалива може чинити прямий несприятливий вплив на біорізноманіття через руйнування та фрагментацію місць проживання, включаючи, крім усього іншого, збільшення викидів ПП із деградованих поглиначів вуглецю, а також вирубування лісів, забруднення води та евтрофікацію й надмірну експлуатацію ресурсів, викликану земельними конфліктами та підвищенням цін на продукти харчування.</p>

Таблиця 8. GAP-аналіз.

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогаляни	Рекомендації
<b>1. КОНВЕНЦІЯ ООН ПРО ОХОРОНУ БІОЛОГІЧНОГО РІЗНОМАНІТТЯ</b>				
1.1	<p><b>Ст. 6b) КБР:</b> Інтегрувати, наскільки це можливо й доцільно, збереження та стале використання біологічного різноманіття у відповідних секторальних або міжсекторальних планах, програмах і політиці (збереження екосистеми, збереження окремих видів)</p>	<p>1. Повітряний кодекс України. 2. Авіаційні правила України (АПУ) «Аеродроми. Система управління безпекою польотів. 3. Система управління безпеками, що створюються представниками дикої природи в зоні аеродрому (UAR-APT/SMS/WHMS)». 4. Методичні рекомендації з розроблення та впровадження Плану управління безпеками, що створюються представниками дикої природи в зоні аеродрому.</p>	<p>1. У Повітряному кодексі України (ПКУ) та документах Державіаслужби спеціальне регулювання відсутнє. 2. В Авіаційних правилах України та Методичних рекомендаціях відсутні вимоги до збереження біорізноманіття, хоча саме такий наслідок є логічним при виконанні робіт із забезпечення безпеки польотів у результаті ймовірного зіткнення авіаційної техніки з представниками дикої природи. 3. Упроваджувати заходи зі збереження біорізноманіття екосистем шляхом моніторингу дислокації птахів навколо аеродромів і створення карти їх міграції.</p>	<p>1. Внести зміни в ПКУ щодо вимог зі збереження й сталого використання біорізноманіття. 2. Внести зміни в Авіаційні правила UAR-APT/SMS/WHMS, додати вимоги до збереження біорізноманіття поряд із забезпечення безпеки польотів у результаті ймовірного зіткнення авіаційної техніки з представниками дикої природи. 3. Упроваджувати заходи зі збереження біорізноманіття екосистем шляхом моніторингу дислокації птахів навколо аеродромів і створення карти їх міграції.</p>
1.2	<p><b>Ст. 8h) КБР</b> про чужорідні види</p>	<p><i>Резолюція Ассамблеї ИКАО А36-21. Претодворачение интродукции инвазивных чужеродных видов.</i></p>	<p>У ПКУ й документах Державіаслужби спеціальне регулювання відсутнє.</p>	<p>Розробити Правила з попередження інтродукції інвазивних чужорідних видів авіаційним транспортом.</p>
1.3	<p><b>Ст. 10 КБР</b> Стале використання компонентів біорізноманіття</p>	<p>ЗУ «Про екологічну експертизу», ДБН/ОВНС.</p>	<p>У ПКУ спеціальне регулювання відсутнє.</p>	<p>Внести зміни в законодавство про екологічну експертизу щодо будівництва об'єктів інфраструктури, шуму суден, поширення чужорідних видів.</p>

1.4	<p><b>Цільова задача 2.</b> До 2020 р. питання цінності біорізноманіття інтегроване в національну та місцеві стратегії розвитку та зменшення бідності, в процеси планування, фінансові, де це можливо, та звітні системи.</p>	<p>Повітряний кодекс України (ПКУ), частково горизонтальне та галузеве (неавіаційне) законодавство.</p>	<p>В авіатранспортній політиці є прогалина щодо врахування аспекту біорізноманіття (міграційних шляхів птахів і кажанів) у формуванні мережі авіашляхів.</p>	<p>1. Включити в національні правила та НПД спеціфічні заходи захисту природних екосистем. 2. Провести дослідження щодо важливості чинника колізій міграції біонгтів і авіашляхів. 3. Розробити Методичні рекомендації щодо мінімізації загроз для біокомпонентів у зонах аеропортів.</p>
1.5	<p><b>Цільова задача 8.</b> До 2020 р. забруднення навколишнього середовища, в тому числі від надлишку біогенних речовин, доведено до рівнів, які не наносять шкоди функціонуванню екосистем і біорізноманіття.</p>	<p>Повітряний кодекс України (ПКУ), частково горизонтальне законодавство.</p>	<p>Недостатня увага до проблематики біорізноманіття в стратегічних і регуляторних документах.</p>	<p>1. Рекомендувати Державіадміністрації розробити накази щодо захисту від впливу прогиожеледних реагентів, паливно-мастильних матеріалів, відходів у сфері катерінгу. 2. Удосконалити регулювання систем водовідведення та очищення стоків, фінансування заходів, пов'язаних із водою. 3. Розробити нормативно-законодавчу базу щодо мінімізації загроз для біокомпонентів у зонах аеропортів.</p>
1.6	<p><b>Цільова задача 9.</b> До 2020 р. інвазійні чужорідні види та шляхи їх поширення виявлені, визначена їх пріоритетність, пріоритетні види знаходяться під контролем або знищені, вживаються заходи управління шляхами для запобігання їх введення та укорінення.</p>	<p>Повітряний кодекс України (ПКУ), частково горизонтальне та галузеве (неавіаційне) законодавство.</p>	<p>Недостатня увага до проблематики біорізноманіття в стратегічних і регуляторних документах.</p>	<p>Розробити наказ щодо захисту від інвазійних чужорідних видів (видів-вселенців).</p>



## 2. КОНВЕНЦІЯ ООН ПРО БОРОТЬБУ З ОПУСТЕЛЮВАННЯМ

<p>2.1</p>	<p>Приділяти першочергову увагу боротьбі з опустелюванням і пом'якшенню наслідків посухи й виділяти адекватні ресурси відповідно до їх власних обставин і можливостей.</p>	<p>Державні будівельні норми «Аеродроми. Проектування і будівництво».</p>	<p>1. Спеціальне регулювання в галузі авіатранспорту відсутнє. 2. Недостатньо вивчені питання впливу на процеси опустелювання (деградації) земельних ресурсів від будівництва й експлуатації авіатранспортної інфраструктури, зокрема, злітно-посадкових смуг (ЗПС).</p>	<p>Ввести зміни в Державні будівельні норми «Аеродроми. Проектування і будівництво» (відсутнє, наразі використовується СНиП 2.05.08-85 Аеродроми). Злітно-посадкові смуги, стоянки, перони, що збудовані з досить товстим шаром бетону, надто заглиблені в ґрунт, займають велику площу, змінюють ландшафт і гідрологічний режим на території, дренаж у ґрунт дощової та талої снігової води тощо.</p>
<p>2.2</p>	<p>Розробляти стратегії та встановлювати пріоритети, в рамках планів і/чи стратегій стійкого розвитку, в боротьбі з опустелюванням і пом'якшення наслідків посухи.</p>	<p>Повітряний кодекс України (ПКУ), а також горизонтальне законодавство, насамперед, у сфері довілля та збалансованого розвитку.</p>	<p>У ПКУ відсутні вимоги стосовно заходів попередження опустелювання як необхідного елементу збалансованого розвитку галузі.</p>	<p>1. Передбачити в ПКУ запобігання забрудненню довілля та ліквідацію чинників опустелювання (щодо проектування аеропортів і аеродромів, аеродромного забруднення різного роду, діяльності об'єктів інфраструктури та розсіювання важких металів). 2. Передбачити в ДБН із ОВНС необхідність дослідження з опустелювання (при дослідженні впливів на ландшафт і гідрологію) при проектуванні та будівництві аеропортів, аеродромів і ЗПС.</p>
<p>2.3</p>	<p>Уряд і місцеві громади приділяють особливу увагу здійсненню превентивних заходів щодо земель, які ще не зазнали деградації чи зазнали її лише незначною мірою.</p>	<p>Спеціальні норми в авіації щодо цієї вимоги відсутні, наявні тільки елементи в горизонтальному законодавстві, насамперед у сфері довілля, програмно-цільової діяльності, в будівництві.</p>	<p>Потрібно передбачити врахування потенційного впливу об'єктів і процесів авіагалузі як чинників опустелювання та його мінімізації.</p>	<p>1. Внести вимоги в ДБН, щоб при складанні ОВНС вивчати ґрунти та водоносні горизонти з розробленням відповідних пропозицій щодо конструкцій аеродромних споруд, особливо ВПС. 2. Проектування та будівництво/розширення аеропортів слід виконувати після всебічного розгляду їх наслідків.</p>

<p>3. Передбачити громадські слухання із залученням експертів авіатранспортної та довкільної галузей. 2. Потрібен розвиток досліджень щодо оптимізації та інновації мобільності.</p>				
<p>Провести стратегічне дослідження можливості зменшення процесів опустелювання шляхом розвитку авіатранспорту.</p>	<p>Положення не відображені спеціальним чином.</p>			<p>2.4 Додаток У</p>
<p><b>3. РАМКОВА КОНВЕНЦІЯ ООН ПРО ЗМІНУ КЛІМАТУ</b></p>				
<p>1. Внести зміни до ст. 244 Податкового кодексу України: замість податку за викиди в атмосферне повітря забруднюючих речовин пересувними джерелами заборуднення в ввести <b>збори</b> за викиди в атмосферне повітря забруднюючих речовин пересувними джерелами забруднення.</p> <p>2. Розробити постанову КМУ щодо порядку використання коштів аеропортами для розвитку діяльності з охорони навколишнього середовища.</p>	<p>Ст. 244 «Ставки податку за викиди в атмосферне повітря забруднюючих речовин пересувними джерелами забруднення» Податкового кодексу України суперечить упровадженню ринкових заходів щодо обмеження або зменшення емісії.</p>	<p>1. Повітряний Кодекс України (ПКУ): ст. 83 «Захист навколишнього природного середовища від шкідливого впливу польотів цивільних повітряних суден». 2. Податковий Кодекс України.</p>	<p>Кіотський протокол закликає розвинені держави прагнути обмеження або скорочення викидів парникових газів у результаті використання «авіаційного бункерного палива» (міжнародна авіація), діючи через ІКАО (Міжнародна організація цивільної авіації).</p>	<p>3.1</p>
<p>1. У ПКУ внести нову окрему статтю в Розділі Х «Охорона навколишнього природного середовища», в якій визначити вимоги стосовно забезпечення сталого розвитку авіаційної галузі та вказати зокрема на збереження й сталі використання біологічного різноманіття, опустелювання та зміни клімату.</p> <p>2. Відповідно до вимог ІКАО у 2015 р. подати удосконалений/ скоригований план дій зменшення авіаційної емісії CO<sub>2</sub>.</p>		<p>План дій України щодо скорочення авіаційної емісії CO<sub>2</sub> // Державна авіаційна адміністрація України. 28 лютого 2013 р.</p>		

## ПІДГАЛУЗЬ: МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ

Таблиця 9. SWOT-аналіз.

<b>1. КОНВЕНЦІЯ ООН ПРО ОХОРОНУ БІОЛОГІЧНОГО РІЗНОМАНІТТЯ</b>	
<i>Сильні сторони</i>	<i>Слабкі сторони</i>
<p>1. Для галузі морського транспорту прийнятий Закон України «Про морські порти», який регулює зокрема питання запобігання забрудненню морського середовища.</p> <p>2. Україна є стороною більшості конвенцій у галузі боротьби із забрудненням морського середовища: Конвенції ООН із морського права 1982 року, Міжнародної конвенції по запобіганню забруднення з суден (1973 р.), Міжнародної конвенції щодо втручання у відкритому морі у випадку аварій, які призводять до забруднення нафтою (1969 р.), Міжнародної конвенції про запобігання забруднення моря скидами відходів та інших матеріалів (1972 р.), Конвенції про захист Чорного моря від забруднення (1992 р.).</p> <p>3. Україна є активною учасницею Конвенції про захист Чорного моря від забруднення (1992 р.) та протоколів до неї:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- про співробітництво в боротьбі з забрудненням морського середовища Чорного моря нафтою та іншими шкідливими речовинами в надзвичайних ситуаціях (1992 р.);</li> <li>- про захист морського середовища Чорного моря від забруднення з наземних джерел (1992 р.);</li> <li>- про захист морського середовища Чорного моря від забруднення, викликаного похованням (1992 р.);</li> <li>- про збереження біорізноманіття та ландшафтів Чорного моря.</li> </ul> <p>4. Україна – єдина держава, що має Концепцію охорони та відтворення навколишнього природного середовища Азовського та Чорного морів (1998 р.).</p> <p>5. Законодавство України достатньо регулює питання, які охоплюються зобов'язаннями за Бухарестською конвенцією. Відповідні положення містяться в Земельному кодексі України, Водному кодексі України, ЗУ «Про охорону навколишнього природного середовища», ЗУ «Про природно-заповідний фонд», ЗУ «Про тваринний світ», ЗУ «Про рослинний світ», ЗУ «Про виключну</p>	<p>1. Не врегульовані питання реагування на надзвичайні ситуації в територіальному морі України поза межами акваторій портів.</p> <p>2. Україна не приєдналася до:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Міжнародної конвенції по забезпеченню готовності на випадок забруднення нафтою, боротьби з ним і співробітництву, 1990 р.;</li> <li>- Міжнародної конвенції з цивільної відповідальності за шкоду, спричинену внаслідок забруднення нафтою, 2001 р.</li> </ul> <p>3. Не ратифікований Протокол про захист морського середовища Чорного моря від забруднення з наземних джерел та діяльності.</p> <p>4. Необхідно прийняти Національний план дій на виконання оновленого Стратегічного плану дій Конвенції про захист Чорного моря від забруднення (Бухарестська конвенція, 2009 р.).</p> <p>5. Термін реалізації Загальнодержавної програми охорони та відтворення довкілля Азовського та Чорного морів завершився в 2010 році.</p> <p>6. Заходи щодо охорони Чорного моря, передбачені Національним планом дій із охорони навколишнього природного середовища України на 2011–2015 роки, не були виконані.</p> <p>7. У системі законодавства України відсутній спеціальний нормативно-правовий акт, який би встановлював принципи та правові засоби/інструменти запобігання забрудненню морських вод у випадку аварій.</p>

<p>(морську) економічну зону України» та підзаконних нормативно-правових актах (Правила охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення).</p> <p>6. В Україні прийнятий Національний план дій із охорони навколишнього природного середовища України на 2011–2015 роки, який містить конкретні дії з розроблення плану заходів із виконання Україною «Стратегічного плану дій для захисту та відновлення Чорного моря в рамках Конвенції про захист Чорного моря від забруднення» та проведення оцінки виконання Україною «Стратегічного плану дій для захисту та відновлення Чорного моря на 2006–2010 роки». Окрім того, Національний план дій передбачає заходи, пов'язані з охороною екосистеми Чорного моря.</p> <p>7. Правове регулювання запобігання забрудненню морських вод у випадку аварій здійснюється нормативно-правовими актами, серед яких варто, насаперед, зазначити Водний Кодекс України.</p> <p>8. В Україні правове регулювання питань відшкодування втраг у результаті забруднення морських вод нафтою та питань попередження забруднення морських вод із суден здійснюється досить ефективно, зокрема за ст. 100 та 102 Водного Кодексу України та Правилами охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення, якими закріплені порядок відшкодування збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден.</p> <p>9. Попередження забруднення морських вод із суден разом із судовими баластними водами як фактор збереження біорізноманіття Чорного та Азовського морів визнане на 10-й Конференції країн Конвенції ООН із біологічного різноманіття в 2010 р. в м. Нагой (Японія).</p> <p>10. В Україні з метою попередження загрози внесення з водняним баластом шкідливих і небезпечних живих організмів заборонене заходження в територіальне море суден, які не провели заміну ізольованого баласту й не обладнані цистернами та закритими фановими системами для збирання стічних вод будь-якого походження чи установками для очищення та знезараження цих вод, що відповідають міжнародним стандартам (ст. 67 Водного кодексу України). Контроль якості баластних вод, що скидаються в акваторії портів із суден, проводиться згідно з Правилами охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення (Постанова КМУ від 29.02.1996 № 269), Санітарними правилами та нормами охорони прибережних вод морів від забруднення в місцях водокористування населення (СанПіН 4631-</p>	<p>8. В Україні діють лише норми з попередження забруднення морського середовища шкідливими <u>хімічними речовинами</u> разом із судовими баластними водами.</p> <p>9. Неузгодженість національної правової бази з рекомендаціями ІМО.</p>
---	--

<p>88 від 6 липня 1988 р.); Санітарними правилами та нормами охорони поверхневих вод від забруднення (СанПін 4630-88 від 4 липня 1988 р.).</p> <p>11. Міжнародна морська організація розробила та втілює рекомендовану практику та стандарти щодо запобігання забрудненню навколишнього та морського середовища з суден.</p> <p>12. Правилами № 269 встановлена заборона на скидання із суден речовин, які містять забруднюючі речовини в концентраціях, що перевищують нормативи ГДК основних забруднюючих речовин. Саме ці ГДК (показники заліза та завислих речовин) служать підставою для застосування штрафних санкцій із боку контролюючих органів і заборони на скидання баластних вод із судна взагалі.</p> <p>13. Адаптувати близько 20 конвенцій ІМО.</p>	
<p style="text-align: center;"><b>Можливості</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Розроблення узгодженої процедури контролю суднових баластних вод.</li> <li>2. Активно брати участь у міжнародних організаціях.</li> <li>3. Виконання міжнародних зобов'язань України.</li> <li>4. Прийняти Концепцію про збереження біорізноманіття Чорного та Азовського морів і План заходів до неї.</li> <li>5. Ратифікувати План дій у надзвичайних ситуаціях на Чорному морі 2000 р., прийнятий у рамках Бухарестської конвенції.</li> <li>6. Розробити Стратегічний план дій зі збереження біорізноманіття на виконання Протоколу про збереження біорізноманіття та ландшафтів Чорного моря 2002 р. (ст. 4, п. 6).</li> <li>7. Запроваджувати елементи захисту біорізноманіття екосистем.</li> </ol>	<p style="text-align: center;"><b>Загрози</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Вплив морського транспорту на довкілля зростатиме, незважаючи на те, що морський транспорт є найбільш екологічно чистим видом транспорту.</li> <li>2. Тенденції розмірів перевезень у майбутньому будуть безпосередньо пов'язані з економічними тенденціями.</li> <li>3. Відсутність узгодженої процедури контролю суднових баластних вод.</li> <li>4. Відсутність або неможливість участі представників України в роботі органів міжнародних організацій призведе до відставання від світової практики та стандартів у галузі запобігання та захисту навколишнього морського середовища.</li> <li>5. Міжвідомчі неузгодження на національному рівні загрожують і перешкоджають ефективному та дієвому захисту навколишнього морського середовища.</li> </ol>

<b>2. КОНВЕНЦІЯ ПРО БОРТЬБУ З ОПУСТЕЛЮВАННЯМ</b>	
<b>Сильні сторони</b>	<b>Слабкі сторони</b>
<p>1. В Україні розроблений проект Закону України «Про інтегроване управління прибережними морськими смугами».</p> <p>2. Розвинена система підготовки кадрів морського транспорту в Україні</p>	<p>1. Необхідно прийняти ЗУ «Про інтегроване управління прибережними морськими смугами».</p> <p>2. Недостатність інформаційної підтримки учбового процесу щодо екологічної освіти як при професійній підготовці фахівців, так і в рамках системи підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів морського транспорту.</p>
<b>3. РАМКОВА КОНВЕНЦІЯ ПРО ЗМІНУ КЛІМАТУ</b>	
<b>Сильні сторони</b>	<b>Слабкі сторони</b>
<p>1. Розроблена міжнародна нормативно-правова база ІМО щодо запобігання зміні клімату на морському транспорті: Додаток VI «Правила запобігання забрудненню повітряного середовища з суден» до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, зміненої Протоколом 1978 р. до неї (МАРПОЛ 73/78).</p> <p><i>Можливості</i></p> <p>1. Морський транспорт – один із найменших забруднювачів атмосферного повітря, більша частина забруднення суднами припадає на простори Світового океану.</p>	<p>1. Недостань розроблена вітчизняна галузева нормативна база щодо забруднення повітряного середовища морським транспортом відповідно Додатку IV Конвенції МАРПОЛ.</p>
<b>Можливості</b>	<b>Загрози</b>
<p>1. Морський транспорт – один із найменших забруднювачів атмосферного повітря, більша частина забруднення суднами припадає на простори Світового океану.</p>	<p>1. Суттєве зростання міжконтинентальних перевезень морським транспортом унаслідок міжнародного розподілу праці веде до збільшення вантажопідйомності суден, інтенсивності їх руху, як наслідок – до посилення викидів ПП морськими суднами.</p>

Таблиця 10. GAP-аналіз.

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогалини	Рекомендації
<b>1. КОНВЕНЦІЯ ООН ПРО ОХОРОНУ БІОЛОГІЧНОГО РІЗНОМАНІТТЯ</b>				
1.1	<p><b>Ст. 6b.</b> Інтегрувати, наскільки це можливо й доцільно, збереження та стале використання біологічного різноманіття у відповідних секторальних або міжсекторальних планах, програмах і політиці (збереження екосистеми, збереження окремих видів, запобігання поширенню інвазійних видів)</p>	<p>Ратифіковані чи прийняті Україною за правонаступництвом 25 із 56 конвенцій ООН і Міжнародної морської організації (ІМО) та протоколів до них у сфері запобігання забрудненню навколишнього середовища морським транспортом.</p>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Переглянути статтю 87 Водного кодексу України на предмет збереження екосистеми, доповнити відповідними положеннями.</li> <li>2. Ратифікувати Міжнародну Конвенцію з цивільної відповідальності за шкоду, заподіяну внаслідок забруднення нафтою.</li> <li>3. Ратифікувати Міжнародну Конвенцію по забезпеченню готовності на випадок забруднення нафтою, боротьби з ним і співробітництву (1990 р.)</li> <li>4. Ратифікувати Протокол про захист морського середовища Чорного моря від забруднення з наземних джерел і діяльності (2009 р.).</li> <li>5. Ратифікувати План дій у надзвичайних ситуаціях на Чорному морі 2000 року, прийнятий у рамках Бухарестської конвенції.</li> <li>6. Розробити Стратегічний план дій зі збереження біорізноманіття на виконання Протоколу про збереження біорізноманіття та ландшафтів Чорного моря 2002 року.</li> <li>7. Розробити План заходів із виконання Україною Стратегічного плану дій для захисту та відновлення Чорного моря в рамках Конвенції про захист Чорного моря від забруднення.</li> <li>8. Розробити нову державну цільову програму відновлення та збереження довкілля Азовського та Чорного морів до 2020 року.</li> </ol>

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галуzeві плани та програми	Прогаалини	Рекомендації
1.2	Цільове завдання 9. До 2020 року інвазійні чужорідні види та шляхи їх поширення виявлені, визначена їх пріоритетність, пріоритетні види знаходяться під контролем або знищені, вживаються заходи управління шляхами для запобігання їх введення та укорінення.	Відсутні	Потребують удосконалення вимоги щодо збереження морського біорізноманіття від впливу забруднення баластними водами суден (ізолюваного баласту).	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ратифікувати Міжнародну Конвенцію про контроль за шкідливими прогиобрастаючими системами на судах (2001 р.).</li> <li>2. Прийняти галуzeві Правила охорони морських вод від потрапляння біологічних морських видів із судновим баластом на основі світового досвіду та рекомендацій ІМО.</li> <li>3. Прийняти постанову КМУ щодо створення єдиної державної системи даних про обсяги забруднюючих речовин, що надходять до навколишнього середовища від морського та річкового транспорту.</li> </ol>
			<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Конфлікт інтересів державних служб</li> <li>2. Немає узгодженої процедури на національному рівні контролю біологічної складової якості ізолюваного баласту.</li> <li>3. Необхідно окремо вирішити та врегулювати це питання з урахуванням чинних міжнародних стандартів щодо контролю складу баластних вод за «хімічними» показниками.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Прийняти Тимчасові правила з торгового управління та контролю суднових баластних вод, що скидаються в акваторії морських портів України (до набуття чинності Міжнародної конвенції про контроль суднових баластних вод і осадів і управління ними 2004 р.</li> <li>2. Відмінити обов'язковий лабораторний аналіз якості баластних вод, обмеживши його лише перевіркою суднової документації за процедурою заміни баласту згідно вимог ІМО (проводити аналіз баластних вод лише у випадках, передбачених Конвенцією МАРПОЛ 73/78 ст. 5 п.2).</li> <li>3. Переглянути норми ГДК за окремими речовинами у внутрішніх морських водах і територіальному морі України.</li> <li>4. Розробити та затвердити методику відбору проб і аналізів суднових баластних вод, яка буде обов'язково містити «біологічну» та «хімічну» складові.</li> </ol>



№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогаляни	Рекомендації
1.3	<b>Цілове завдання 14.</b> До 2020 р. екосистеми, які забезпечують основні послуги, включаючи послуги, пов'язані з водою, і роблять внесок у здоров'я, благополуччя і добробут, будуть відновлені, захищені з урахуванням потреб жінок, корінних і місцевих громад, бідних і вразливих верств населення.	Адміністративний кодекс України.	Адміністративний кодекс містить незначні суми штрафів за забруднення навколишнього природного середовища України від морського та річкового транспорту	Внести зміни до Адміністративного кодексу України (ст. 59 «Порушення вимог щодо охорони територіальних і внутрішніх морських вод від забруднення і засмічення» та ст. 188. «Невиконання законних розпоряджень чи приписів посадових осіб органів, які здійснюють державний контроль у галузі охорони навколишнього природного середовища, використання природних ресурсів, радіаційної безпеки або охорону природних ресурсів») щодо підвищення адміністративної відповідальності за забруднення навколишнього природного середовища України від морського та річкового транспорту.
1.4	а) вводить відповідні процедури, які потребують проведення екологічної експертизи своїх пропонуванних проєктів, які можуть спричинити значний несприятливий вплив на біологічне різноманіття, з метою уникнення або зведення до мінімуму таких наслідків, і, якщо це доцільно, забезпечує можливість для участі в таких процедурах	1. Закон України «Про екологічну експертизу». 2. ДБН А.2.2-1-2003 «Склад і зміст матеріалів оцінки впливів на навколишнє середовище (ОВНС) при проєктуванні та будівництві підприємств, будинків і споруд».		Прийняти постанову КМУ щодо створення єдиної державної системи даних про обсяги забруднюючих речовин, що надходять до навколишнього середовища від морського та річкового транспорту.
1.5	<b>Цілове завдання 19.</b> До 2020 року вдосконалені, широко розповсюджуються,		1. Відповідні знання, наукова база й технології в Україні поки що є фрагментарними.	1. Включити в програми підвищення кваліфікації спеціалістів морського транспорту з урахуванням вимог міжнародних договорів щодо запобігання

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галуzeві плани та програми	Програми	Рекомендації
	<p>передаються та застосовуються знання, наукова база та технології, що відносяться до біорізноманіття, його вартісної цінності, функціонування, статусу, тенденцій і наслідків його втрати.</p>		<p>2. У навчальних програмах, програмах професійної підготовки та підвищення кваліфікації працівників морського транспорту не висвітлюються питання збереження та сталого використання біорізноманіття.</p>	<p>забруднення з морських суден. 2. Розробити та запровадити відповідні освітні курси в рамках програм підготовки бакалаврів і магістрів у галузі морського транспорту.</p>
<b>2. КОНВЕНЦІЯ ООН ПРО БОРОТЬБУ З ОПУСТЕЛЮВАННЯМ</b>				
2.1	<p>б) Розробляти стратегії та встановлювати пріоритети, в рамках планів і/чи стратегій стійкого розвитку, в боротьбі з опустелюванням і пом'якшення наслідків посухи.</p>	<p>Водний кодекс України (а також галуzeве законодавство – насамперед у сфері довкілля та збалансованого розвитку)</p>		<p>Розробити нормативно-правову базу щодо екобезпечного функціонування об'єктів портової інфраструктури на предмет забруднення вод і земель.</p>
2.2	<p>Уряд і місцеві громади приділяють особливу увагу здійсненню превентивних заходів щодо земель, які ще не зазнали деградації чи зазнали її лише незначною мірою.</p>		<p>Галуzeві норми щодо цієї вимоги відсутні. Найвні лише елементи в галуzeвому законодавстві, насамперед у сфері довкілля, програмно-цільової діяльності, а також в будівництві.</p>	<p>1. Внести зміни до ДБН щодо складу та процедури ОВНС при проектуванні, з вимогою вивчати ґрунти та водоносні горизонти з розробленням відповідних пропозицій щодо конструкцій портових споруд. 2. У планах розвитку портів, терміналів передбачити всебічний розгляд їх наслідків. 3. Проводити громадські слухання із залученням галуzeвих експертів.</p>

<b>3. РАМКОВА КОНВЕНЦІЯ ООН ПРО ЗМІНУ КЛІМАТУ</b>			
<p>3.1</p> <p>Сторони, зазначені в Додатку 1, прагнуть обмеження або скорочення викидів парникових газів, які не регулюються Монреальським протоколом і є результатом використання авіаційного пального та мазуту під час повітряних і морських перевезень, діючи відповідно через Міжнародну організацію цивільної авіації та Міжнародну морську організацію.</p>	<p>Додаток VI «Правила запобігання забрудненню повітряного середовища з суден» до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, зміненої Протоколом 1978 року до неї (МАРПОЛ 73/78).</p>	<p>Проблема імплементації Додатку VI як і інших інструментів ІМО (конвенцій, кодексів) полягає в тому, що Україна повинна виконувати свої зобов'язання за ними як держава порту та держава прапору. Держава порту означає контроль за дотриманням міжнародних вимог суднами, що заходять до українських портів (функції контролю держави порту). Держава прапору означає контроль за суднами під українським прапором.</p>	<p>1. Розробити галузеві нормативні акти щодо імплементації положень Додатку VI, зокрема щодо освідчення та технічного нагляду за суднами під українським прапором і судновими установками на відповідність Розділу 4 Додатку VI, який запроваджує обов'язковість двох заходів, а саме: застосування індексу енергоефективного дизайну для нових суден, а також розроблення плану управління енергоефективністю для всіх суден. Метою доповнення Додатку VI Розділом 4 із зазначеними обов'язковими заходами є запровадження заходів зі зниження викидів парникових газів.</p> <p>2. Розробити Положення або інструкцію про те, що з 01.01.2013 кожне нове судно валовою місткістю 400 та більше регістрових тонн повинно мати визначені конструктивні коефіцієнти енергоефективності (EEDI), повинен бути в наявності та виконуватися Судновий план управління енергоефективністю (SEEMP).</p>

## ПІДГАЛУЗЬ: РІЧКОВИЙ ТРАНСПОРТ

Таблиця 11. SWOT-аналіз.

<b>1. КОНВЕНЦІЯ ООН ПРО ОХОРОНУ БІОЛОГІЧНОГО РІЗНОМАНІТТЯ</b>	
<i>Сильні сторони</i>	<i>Слабкі сторони</i>
<p>1. Діючі нормативні документи регламентують умови щодо запобігання забруднення вод із суден при експлуатації на внутрішніх водних шляхах, а також береговою інфраструктурою внутрішнього водного транспорту при будівництві та експлуатації.</p> <p>2. Усі судна транспортного, технічного, допоміжного річкового флоту оснащені обладнанням і танками для накопичення та передавання судових стічних вод на спеціричали й судна-збирачі.</p> <p>3. Запроваджена система підготовки кадрів річкового транспорту.</p> <p><i>Можливості</i></p> <p>1. Прийняти Закон «Про внутрішній водний транспорт», розробити програму розвитку внутрішніх водних шляхів і заходи з комплексного реформування природоохоронної структури річкових портів із прийняття та переробки судових відходів.</p>	<p>1. Відсутність Закону «Про внутрішній водний транспорт» значно ускладнює організацію його роботи в усіх напрямках, зокрема в сфері екологічної безпеки.</p> <p>2. Недостатність інформаційної підтримки учбового процесу щодо екологічної освіти як при професійній підготовці фахівців, так і в рамках системи підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів річкового транспорту.</p> <p><i>Загрози</i></p> <p>1. Ризики втрати біорізноманіття при прокладанні каналів і проведенні робіт із днопоглиблення.</p>
<b>2. КОНВЕНЦІЯ ПРО БОРотьБУ З ОПУСТЕЛЮВАННЯМ</b>	
<i>Сильні сторони</i>	<i>Слабкі сторони</i>
<p>1. Згідно вимог нормативних документів, усі проекти будівництва гідротехнічних споруд повинні проходити екологічну експертизу.</p> <p>2. Україна приєдналась до Конвенції СЕК ООН «Про внутрішні водні магістралі», є членом Дунайської комісії.</p>	<p>1. Недостатньо відрацьовані вимоги щодо берегової інфраструктури природоохоронного комплексу флоту.</p>

<p><b>Можливості</b></p> <p>1. Угода про асоціацію Україна – ЄС передбачає розвиток законодавства з охорони навколишнього середовища внутрішніх водних шляхів.</p>	<p><b>Загрози</b></p> <p>1. Проблемою залишається реконструкція застарілої берегової інфраструктури внутрішнього водного транспорту. На неї лягає основний тягар боротьби з техногенним пресингом, що створюється суднами під час їх роботи на внутрішніх водних шляхах. Затримка комплексного реформування природоохоронної інфраструктури річкових портів створює підвищену загрозу забруднення водного середовища.</p>
<p><b>3. РАМКОВА КОНВЕНЦІЯ ПРО ЗМІНУ КЛІМАТУ</b></p>	
<p><b>Сильні сторони</b></p> <p>1. Річковий транспорт – найбільш екологічно сприятливий. Викиди забруднюючих речовин на 1 тонно/км у 1,5 рази менше, ніж залізничного транспорту та в 5-6 разів менше, ніж автомобільного.</p> <p>2. Нормативні документи України розробляються на базі нормативних матеріалів робочої групи СЕК ООН, які стосуються внутрішніх водних шляхів, зокрема, Резолюцій № 17, 21, 22, 24 та ін., і в цілому відповідають міжнародним вимогам.</p>	<p><b>Слабкі сторони</b></p> <p>1. Відсутність Закону «Про внутрішній водний транспорт».</p> <p>2. Відсутність програми модернізації та оновлення флоту.</p> <p>3. Відсутність програми розвитку внутрішніх водних шляхів.</p> <p>4. Відсутність Спеціалізованого фонду внутрішніх водних шляхів у складі Державного бюджету України</p>
<p><b>Можливості</b></p> <p>1. Проведення реформування в галузі транспорту з метою підвищення питомої ваги внутрішнього водного транспорту як більш екологічного.</p>	<p><b>Загрози</b></p> <p>1. Затримка реформування в галузі з метою підвищення питомої ваги внутрішніх водних шляхів при зростанні вантажообігу може призвести до зростання викидів забруднюючих речовин і ПП в атмосферу.</p>

Таблиця 12. Аналіз прогалин транспортної політики в сфері річкового транспорту

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогалини	Рекомендації
<b>1. КОНВЕНЦІЯ ООН ПРО ОХОРОНУ БІОЛОГІЧНОГО РІЗНОМАНІТТЯ</b>				
1.1	<p>b) передбачас, наскільки це можливо й доцільно, заходи зі збереження та сталого використання біологічного різноманіття у відповідних секторальних або міжсекторальних планах, програмах і політиці.</p>	<p>1. Правила запобігання забрудненню із суден внутрішніх водних шляхів України. 2. Порядок видачі дозволів на проведення робіт на землях водного фонду (Постанова КМУ від 12.07.2005 р. № 557) зі змінами. 3. ДБН В.2.4.-3:2010 «Гідротехнічні споруди. Основні положення проектування» (наказ Міністерства України від 29.07.2010 р. № 287). 4. ВБН 33-4759129-03-05-92 «Проектирование, упорядочение и эксплуатация водохранимых зон водохранилищ». 5. Методика розрахунків збитків, заподіяних рибному господарству внаслідок порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища (наказ Міністерства охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України від 18.05.1995 р. № 36)</p>	<p>1. Відсутній Закон «Про внутрішній водний транспорт». 2. Відсутнє фінансування внутрішніх водних шляхів України. 3. Недостатньо відпрацьовані вимоги щодо берегової інфраструктури природоохоронного комплексу флоту.</p>	<p>Розробити План заходів із комплексного реформування природоохоронної структури річкових портів із приймання та переробки суднових відходів і забезпечення необхідним обладнанням річкових портів.</p>

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогаляни	Рекомендації
1.2	а) вводить відповідні процедури, які потребують проведення екологічної експертизи своїх пропонуваніх проектів, які можуть значно несприятливо впливати на біологічне різноманіття, з метою уникнення або зведення до мінімуму таких наслідків і, якщо це доцільно, забезпечує можливість для участі в таких процедурах.	1. Закон України «Про екологічну експертизу». 2. ДБН А.2.2-1-2003 «Склад і зміст матеріалів оцінки впливів на навколишнє середовище (ОВНС) при проектуванні та будівництві підприємств, будинків і споруд».		Прийняти постанову КМУ щодо створення єдиної державної системи даних про обсяги забруднюючих речовин, що надходять до навколишнього середовища від морського та річкового транспорту.
1.3	<b>Цільове завдання 14.</b> До 2020 р. екосистеми, які забезпечують основні послуги, включаючи послуги, пов'язані з водою, і роблять внесок у здоров'я, благополуччя й добробут, будуть відновлені та захищені, з урахуванням потреб жінок, корінних і місцевих громад, бідних і вразливих верств населення.	Адміністративний кодекс України.	Адміністративний кодекс містить незначні суми штрафів за забруднення навколишнього природного середовища України від морського та річкового транспорту.	Внести зміни до Адміністративного кодексу України про підвищення адміністративної відповідальності за забруднення навколишнього природного середовища України від морського та річкового транспорту.
1.4	<b>Цільове завдання 19.</b> До 2020 р. удосконалені, широко розповсюджуються, передаються та застосовуються знання, наукова база та технології, що відносяться до біорізноманіття, його вартісної цінності, функціонування, статусу, тенденцій і наслідків його втрати.		1. Відповідні знання, наукова база й технології в Україні поки що є фрагментарними. 2. У навчальних програмах, програмах професійної підготовки та підвищення кваліфікації працівників річкового транспорту не висвітлюються питання збереження та сталою використання біорізноманіття.	1. Включити в програми підвищення кваліфікації спеціалістів річкового транспорту лекцію щодо збереження та сталою використання біорізноманіття. 2. Розробити та запровадити освітні курси в рамках програм підготовки бакалаврів і магістрів у галузі річкового транспорту.

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогаляни	Рекомендації
<b>2. КОНВЕНЦІЯ ООН ПРО БОРОТЬБУ З ОПУСТЕЛЮВАННЯМ</b>				
2.1	а) Приділяти першочергову увагу боротьбі з опустелюванням і пом'якшенню наслідків посухи й виділяти адекватні ресурси у відповідності з їх власними обставинами та можливостями.	Потреба в спеціальному регулюванні в галузі відсутня.	Можливі загрози, пов'язані із діяльністю портів і причальних споруд.	Необхідно забезпечити обладнання порту з приймання лляльних, баластних вод суден.
<b>3. РАМКОВА КОНВЕНЦІЯ ООН ПРО ЗМІНУ КЛІМАТУ</b>				
3.1	Сторони РКЗК формують, здійснюють, публікують і регулярно поновлюють національні та, у відповідних випадках, регіональні програми, які містять заходи з пом'якшення наслідків зміни клімату шляхом вирішення проблеми антропогенних викидів із джерел і абсорбції поглиначами всіх парникових газів, які не регулюються Монреальським протоколом, заходи зі сприяння адекватній адаптації до зміни клімату.	Україна ратифікувала Європейську угоду про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (AGN) і Європейську угоду про найважливіші лінії міжнародних комбінованих перевезень і відповідні об'єкти (AGTC).	Необхідно провести реформування в галузі з метою підвищення питомої ваги внутрішнього водного транспорту як більш екологічного (викиди забруднюючих речовин на 1 т/км у 1,5 рази менше, ніж у залізничного транспорту й у 5–6 разів менше, ніж у автомобільного).	1. Прийняти Закон «Про внутрішній водний транспорт» і підзаконні галузеві нормативні акти з охорони навколишнього середовища. 2. Розробити державну цільову програму розвитку внутрішніх водних шляхів. 3. Створити спеціалізований фонд фінансування внутрішніх водних шляхів у складі Державного бюджету України. 4. Внести зміни до Податкового кодексу України щодо визначення джерел фінансування внутрішніх водних шляхів. 5. Прийняти Постанову КМУ про скасування плати за розведення залізничних мостів у Кременчуці, Дніпропетровську.



№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогаалини	Рекомендації
3.2	Сторони РКЗК сприяють і співпрацюють у розробці, застосуванні та розповсюдженні, включаючи передачу технологій, методів і процесів, які дають можливість обмежити, знизити або припинити антропогенні викиди парникових газів, що не регулюються Монреальським протоколом, у всіх відповідних секторах, включаючи енергетику, транспорт...	Галузеве законодавство відсутнє.		Прийняти рекомендації СЕК ООН щодо технічних приписів, які застосовуються до суден внутрішнього плавання.
3.3	Сторони РКЗК проводять національну політику та застосовують відповідні заходи з пом'якшення наслідків зміни клімату шляхом обмеження своїх антропогенних викидів парникових газів, захисту й підвищення якості своїх поглиначів і накопичувачів парникових газів.	Галузеве законодавство відсутнє.		Розробити програму модернізації та оновлення річкового флоту.
3.4	Сторони РКЗК заохочують належні реформи у відповідних галузях із метою сприяння реалізації політики та заходів обмеження або скорочення викидів парникових газів, які не регулюються Монреальським протоколом.	Галузеве законодавство відсутнє.		1. Прийняти Закон «Про внутрішній водний транспорт». 2. Провести реформування в галузі з метою підвищення питомої ваги внутрішнього водного транспорту як більш екологічного.
3.5	Сторони РКЗК мають вжити заходів з обмеження та/або скорочення викидів парникових газів, які не регулюються Монреальським протоколом, у транспортній галузі.	Галузеве законодавство відсутнє.		1. Прийняти Закон «Про внутрішній водний транспорт». 2. Розробити програму модернізації та оновлення флоту. 3. Провести реформування в галузі з метою підвищення питомої ваги внутрішнього водного транспорту як більш екологічного.

## ТРАНСПОРТНА ГАЛУЗЬ У ЦІЛОМУ

Таблиця 13. GAP-аналіз.

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогалини	Рекомендації
<b>3. РАМКОВА КОНВЕНЦІЯ ООН ПРО ЗМІНУ КЛІМАТУ</b>				
3.1	<p>П. 1с) статті 4 <b>РКЗК</b>: «Сторони... сприяють і співпрацюють у розробці, застосуванні та розповсюдженні... методів і процесів, які дають можливість обмежити, знизити або припинити антропогенні викиди парникових газів... у всіх відповідних секторах, включаючи... <b>транспорт</b>...»;</p> <p>П. 2а) статті 4 <b>РКЗК</b>: «Кожна з цих Сторін проводить національну політику та застосовує відповідні заходи з пом'якшення наслідків зміни клімату шляхом обмеження своїх антропогенних викидів парникових газів...»;</p> <p>П. 1аvii) статті 2 <b>Киотського протоколу до РКЗК</b>: «Кожна зі Сторін... з метою сприяння сталому розвитку здійснює та/або продовжує розробляти... заходи з</p>	<p>1. Положення про Міністерство інфраструктури України, затверджене Указом Президента України від 12.05.2011 № 581/2011. Підпункт 4.1.31: «Мініфраструктури України відповідно до покладених на нього завдань у сфері регулювання інфраструктурної галузі здійснює координацію та методичне забезпечення проведення заходів із підготовки єдиної транспортної системи України до <b>сталого функціонування</b>».</p> <p>2. Транспортна стратегія України на період до 2020 року, схвалена розпорядженням КМУ від 20.10.2010 № 2174-р.</p> <p>3. Галузева програма підвищення енергоефективності у сферах</p>	<p>1. Ні функціями Мініфраструктури України, ні Транспортною стратегією України на період до 2020 року практично <b>не врахована</b> (крім задекларованого у підпункті 4.1.31) Положення про Мініфраструктури) необхідність переходу на модель сталого розвитку транспортної галузі згідно з РКЗК ООН і Киотським протоколом до РКЗК, а також відповідно до міжнародних рішень щодо сталого розвитку.</p> <p>2. Транспортною стратегією України на період до 2020 року та Галузевою програмою підвищення енергоефективності в сферах транспорту та зв'язку на 2010–2014 роки шляхом запровадження заходів із підвищення енергоефективності транспортних засобів і перевезень <b>частково врахована</b> необхідність запровадження заходів із обмеження та/або скорочення викидів парникових газів у транспортній</p>	<p>1. Внести відповідні зміни до Положення про Мініфраструктури та інших центральних органів виконавчої влади в сфері транспорту (Державної служби з безпеки на транспорті, Державіа-служби) щодо запровадження принципів сталого розвитку й політики, направленої на обмеження антропогенних викидів парникових газів від транспортної галузі.</p> <p>2. Врахувати під час розроблення змін до Транспортної стратегії України до 2020 р. та галузевої програми енергоефективності на період 2015–2020 рр. запровадження заходів зі скорочення викидів парникових газів і забруднюючих речовин.</p> <p>3. Запровадити інституційні зміни: визначити підрозділ міністерства, який здійснюватиме координацію дій галузей транспорту щодо переходу на</p>

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогаляни	Рекомендації
	обмеження та/або скорочення викидів парникових газів... у <b>транспортній</b> галузі».	транспортну та зв'язку на 2010–2014 роки.	галузі (обсяги викидів парникових газів корелюють із обсягами споживання моторного пального).	модель сталого розвитку та з розроблення й запровадження заходів із обмеження та/або скорочення викидів парникових газів.
3.2	П. 1ав) статті 2 <b>Київського протоколу до РКЗК</b> : «Кожна зі Сторін... із метою сприяння сталому розвитку здійснює та/або продовжує розробляти... такі політику та заходи як поступове скорочення або усунення ринкових диспропорцій, фіскальних стимулів, звільнення від податків і мита й субсидій, що суперечать цілям Конвенції, в усіх галузях, які є джерелами викидів парникових газів, і застосування ринкових механізмів».	Податковий кодекс України та галузеве законодавство.	1. Податковим кодексом України й галузевим законодавством <b>не враховані</b> принципи та завдання європейської транспортної політики, викладені в програмних документах ЄС: « <b>Біла книга</b> . Європейська транспортна політика до 2010 року: час вирішувати» (Європейська Комісія, 12.09.2001) та « <b>Біла Книга</b> – Транспорт. План розвитку єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи» (Європейська Комісія, 28.03.2011). 2. Податковим кодексом України <b>не передбачене</b> стимулювання розвитку перевезень залізничним і водними видами транспорту та оновлення рухомого складу цих видів транспорту.	Розробити законопроект про внесення змін до Податкового кодексу України щодо звільнення від оподаткування або запровадження податків, стимулюючих розвиток перевезень залізничним і водними видами транспорту та оновлення рухомого складу цих видів транспорту.
3.3	Преамбула до <b>РКЗК ООН</b> : «...визначаючи, що державам слід ввести в дію ефективне законодавство в галузі навколишнього середовища, цілі що екологічні стандарти, цілі та пріоритети в галузі управління повинні	1. Україна є країною - учасницею Конвенції про трансграничне забруднення повітря на великій відстані 1979 р., ратифікованої Україною 05.06.1980. 2. У 2005 р. набув чинності Протокол про боротьбу з під-	1. Україна не приєдналася до Гетеборзького протоколу. 2. Законодавство України <b>частково відповідає вимогам</b> Гетеборзького протоколу стосовно екологічних норм для колісних транспортних засобів, що вперше реєструються в країні, та екологічних норм для	Розробити «дорожню карту» й план заходів із поетапної підготовки до ратифікації та виконання Україною Гетеборзького протоколу 1999 р. про боротьбу з підкисленням, евтрофікацією та приземним озонем до Конвенції про

№	Положення та/або стратегічні цілі конвенції	Нормативно-правові акти, галузеві плани та програми	Прогалини	Рекомендації
	<p>вдображати ті аспекти навколишнього середовища й розвитку, щодо яких вони застосовуються...»</p>	<p>кисленням, евтрофікацією та приземним озонем (Гетеборзький протокол 1999 р.) до зазначеної конвенції, яким визначені екологічні норми <b>викидів забруднюючих речовин і парникових газів</b> для рухомого складу різних видів транспорту й спеціальної техніки (автомобілів, мототехніки, позашляхових машин, тракторів, залізничних локомотивів, суден тощо) та <b>екологічні норми для моторного пального</b>.</p>	<p>моторного пального (крім того Україна відстає від темпів упровадження норм, визначених Гетеборзьким протоколом 1999 р.). 3. Обов'язкові екологічні норми для залізничних локомотивів, суден, позашляхових машин, тракторів законодавством України взагалі не визначені, це є <b>основною системною прогалиною</b>.</p>	<p>трансграничне забруднення повітря на великій відстані. Відповідальний орган - Мінприроди спільно з Мінінфраструктури та іншими зацікавленими сторонами ЦОВВ (Мінприроди є органом, відповідальним за виконання Україною зобов'язань за Конвенцією про трансграничне забруднення повітря на великій відстані).</p>
3.4	<p>Преамбула до РКЗК: «...визначаючи, що державам слід ввести в дію ефективне законодавство в галузі навколишнього середовища, що екологічні стандарти, цілі та пріоритети в галузі управління повинні відображати ті аспекти навколишнього середовища й розвитку, щодо яких вони застосовуються...»</p>	<p>Стратегія державної екологічної політики України до 2020 року та Національний план дій із охорони природного середовища до 2016 року.</p>	<p>Відсутні завдання та заходи щодо охорони довкілля авіаційним, морським, річковим, залізничним видами транспорту.</p>	<p>Включити в Національний план дій із охорони природного середовища до 2020 року заходи за всіма видами транспорту.</p>

## ВИСНОВКИ

### 8.0. Транспорт у цілому

1. В існуючих транспортних політиках і програмах не враховані або недостатньо враховані принципи сталого розвитку згідно з РКЗК ООН і Кіотським протоколом до РКЗК, а також відповідно до міжнародних рішень щодо сталого розвитку, таких як «Порядок денний на XXI століття» (Ріо-де-Жанейро, 1992), Декларація Тисячоліття ООН (2000), Йоганнесбурзька декларація та План реалізації рішень Всесвітнього саміту ООН зі сталого розвитку (Йоганнесбург, 2002 рік), «Майбутнє, якого ми прагнемо» (Ріо-де-Жанейро, 2012).

2. Функціями Міністерства інфраструктури України практично не врахована (крім задекларованого в підпункті 4.1.31 Положення про Мінінфраструктури) необхідність переходу до моделі сталого розвитку транспортної галузі згідно з РКЗК ООН і Кіотським протоколом до РКЗК, а також до вище названих міжнародних рішень щодо сталого розвитку.

3. Транспортною стратегією України на період до 2020 року та Галузевою програмою підвищення енергоефективності в сферах транспорту та зв'язку на 2010–2014 роки частково врахована необхідність запровадження заходів із обмеження та/або скорочення викидів парникових газів у транспортній галузі (обсяги викидів парникових газів корелюють із обсягами споживання моторних палив).

4. Транспортною політикою ЄС передбачається прискорений розвиток екологічно дружніх видів транспорту –

залізничного, водного, електричного. Податковим кодексом України не передбачене стимулювання розвитку перевезень залізничним і водними видами транспорту та оновлення рухомого складу цих видів транспорту. Податковим кодексом України не передбачено стимулювання виробництва, ввезення та використання транспортних засобів, обладнаних гібридними силовими установками та/або електродвигунами (електромобілів, електромотоциклів, електроскутерів, електровелосипедів, електрочовнів тощо).

5. Національним планом дій із охорони навколишнього середовища не визначені завдання для залізничного, автомобільного, водного видів транспорту.

6. Адміністративний кодекс України передбачає незначні суми штрафів за забруднення навколишнього природного середовища від діяльності транспорту.

7. Населення не інформоване та не підготовлене до сприйняття проблем захисту довкілля навколо об'єктів транспорту, зокрема стосовно зонування території, здійснення моніторингу та реалізації відповідних заходів захисту в межах зон несприятливого впливу чинників забруднення довкілля.

8. У навчальних програмах, програмах професійної підготовки та підвищення кваліфікації працівників транспорту не висвітлюються питання охорони навколишнього середовища, зобов'язань України щодо виконання Конвенцій Ріо.

### 8.1. Автомобільний транспорт

1. Автомобільний транспорт бурхливо розвивається відповідно до загальносвітових тенденцій, насичення

особистими автомобілями відбувається при досягненні показника 280–300 авто/1000 населення, тоді як в Україні

поки що – 145 авто/1000 населення. Тому прогнозується подальше зростання обсягів перевезень особистими автомобілями та збільшення екологічного навантаження, особливо в населених пунктах України.

2. Запровадження в Україні Правил ЄЕК ООН стосовно вимог до конструктивної безпечності, екологічних властивостей і визначення енергоефективності колісних транспортних засобів повністю відповідає вимогам РКЗК ООН і досвіду та практиці країн-членів Європейського Союзу, інших країн, які є Сторонами Женевської угоди 1958 року.

3. Система оцінки відповідності колісних транспортних засобів вимогам щодо конструктивної безпечності, екологічних властивостей і визначення енергоефективності не повністю відповідає системі затвердження конструкції колісних транспортних засобів, що діє в країнах-членах Європейського Союзу та інших країнах, які є Сторонами Женевської угоди 1958 року. Відповідає вимогам РКЗК ООН і законодавства Європейського Союзу, хоча Україна відстає від ЄС за темпами впровадження екологічних норм (у ЄС уже діють норми «Євро-5»).

4. Чинні нормативно-правові акти України щодо періодичного інспектування технічного стану некомерційних колісних транспортних засобів не відповідають нормам законодавства Європейського Союзу. Розроблений проект закону України «Про приведення законодавства України в сфері автомобільного транспорту у відповідність із актами Європейського Союзу», яким передбачене реформування системи технічних оглядів і їх обов'язковість для всіх типів КТЗ.

5. Законодавство України частково відповідає вимогам Гетеборзького протоколу 1999 р. – стосовно екологічних норм для колісних

транспортних засобів, що вперше реєструються в країні, та екологічних норм для моторного пального. Крім того Україна відстає від темпів впровадження норм, визначених Гетеборзьким протоколом 1999 р.

6. Обов'язкові екологічні норми для позашляхових машин, тракторів законодавством України взагалі не визначені, це є основною системною прогалиною.

7. Незадовільне виконання зобов'язань України за РКЗК стосовно інвентаризації викидів ПГ від дорожнього транспорту. Національна система статистичних спостережень і до цього часу не дозволяє без співставлення наявних статистичних даних із багатьма додатковими адміністративними та іншими даними отримувати об'єктивні оцінки структури парку транспортних засобів за категоріями, віком, екологічним рівнем і активністю згідно з класифікацією ЕМЕР/ЕЕА та об'єктивні оцінки обсягів споживання дорожнім транспортом різних видів моторного пального та його властивостей.

8. Унаслідок критичної невідповідності національної системи обліку викидів ПГ за ключовими категоріями, в тому числі від дорожнього транспорту, Комітетом Секретаріату РКЗК ООН із забезпечення дотримання Кіотського протоколу (далі – Комітет РКЗК ) 12.10.2011 була зупинена участь України в торгівлі викидами ПГ. Для виправлення ситуації до цих робіт був долучений ДП «ДержавтотрансНДІпроект», якому вдалося суттєво її поліпшити до кінця 2011: розробити I редакцію Методики розрахунку обсягів викидів ПГ дорожнім транспортом методами вищого рівня згідно з настановами Міжурядової групи експертів зі зміни клімату (МГЕЗК) і ЕМЕР/ЕЕА; здійснити верифікацію та уточнити обсяги викидів ПГ дорожнім транспортом у Національному кадастрі

2011 р. подання (за 1990–2009) із застосуванням I редакції Методики та схваленого МГЕЗК програмного забезпечення Sorpert IV.

9. У законодавстві України недостатньо враховані європейські норми (згідно з Директивами 1999/94/ЕС, 2009/33/ЕС і Регламентами (ЕС) № 443/2009 і № 510/2011) з посилення контролю за енергоефективністю та викидами парникових газів транспортних засобів, запровадження маркування енергоефективності транспортних засобів, відповідних фіскальних заходів.

10. У чинних законодавчих актах і державних програмах у галузі автомобільного транспорту практично не регулюються аспекти біорізноманіття.

11. Немає комплексного рішення та механізму реалізації постанов КМУ щодо утилізації складових частин КТЗ, технологічних рідин, що використовуються автомобільним транспортом.

12. Галузеві законодавчі та програмні документи практично не враховують питання запобігання деградації земель.

## 8.2. Автомобільні дороги

1. Укравтодором прийнята Стратегія розвитку дорожнього господарства, в тому числі з екологічного напрямку. Розпочате впровадження ефективних і оновлених планів дій і проектів із покращення біорізноманіття, передбачених цією Стратегією. Для дорожньої галузі розроблена Стратегічна програма розвитку наукових досліджень, у тому числі з екологічного напрямку.

2. У транспортній політиці є прогалина щодо зниження рівня забруднення атмосферного повітря за допомогою зелених насаджень у смузі відведення автомобільної дороги, порядку обліку та оцінки якості лісових культур у смузі відведення автомобільної дороги. Для забезпечення виконання цієї політики: розроблений і введений у дію ДСТУ 7173:2010 «Захист довкілля. Лісові ділянки вздовж залізничних і автомобільних доріг і в смугах їх відведення захисні. Норми виділення»;

розроблений проект ГБН В.2.3-37641918-555:201X «Проектування лісонасаджень у смузі відведення автомобільних доріг».

3. У законодавчо регульованій сфері транспортної політики відсутні вимоги до збереження біорізноманіття від впливу автомобільних доріг. Державна цільова економічна програма розвитку автодоріг на 2013–2018 рр. передбачає облаштування біопереходів

4. Відсутність систем очищення стоків поверхневого водовідведення негативно впливає на якість питної води, оскільки стоки попадають у водозабірні свердловини та колодязі, що знаходяться в зоні впливу автомобільної дороги.

5. Відсутня будь-яка законодавча та нормативна база використання вторинних продуктів промисловості в транспортному будівництві.

6. Недостатньо вивчений вплив будівництва транспортних споруд на процеси опустелювання.

## 8.3. Залізничний транспорт

1. Залізничний транспорт є більш екологічно чистим і енергоефективним порівняно з автомобільним. 80% перевезень виконується за допомогою електротяги. Однак у галузі відмічається

багато негативних тенденцій: поряд із монополізмом – збитковість деяких видів перевезень, високий рівень зносу основних фондів, вичерпання резервів провізних і пропускних спроможностей,

у результаті чого залізничний транспорт втрачає свої позиції. Фінансова неспроможність «Укрзалізниці» привела до її технічного дефолту.

2. Розпочалося реформування залізничного транспорту відповідно до: Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23.02.2012 № 4442-VI та постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки» від 16.12.2009 № 1390. Розроблений проект Закону України «Про залізничний транспорт» (нова редакція), який відповідає європейським принципам управління галуззю.

3. Діють галузеві програми з енергоефективності: Генеральна схема розвитку залізничного транспорту до 2020 року; Програма електрифікації залізниць до 2020 р. (наказ УЗ № 525-Ц від 08.12.2007 р.), Програма підвищення енергоефективності на залізничному транспорті до 2014 р.; Програма

переведення мазутних котелень на використання інших видів палива на 2011– 2015 рр. Порівняно з 2000 р. енегоефективність залізниць зросла в 2,5 рази.

4. Відсутні відомча нормативна база, галузеві програми та завдання щодо:

- раціонального використання природних ресурсів, охорони навколишнього середовища, забезпечення екологічної безпеки;
- охорони земель залізничного транспорту;
- захисту біорізноманіття, створення біопереходів для тварин.

5. Застарілі галузеві стандарти щодо рівнів шуму, електромагнітного випромінювання, вібрації, в тому числі до верхньої будови колії, ходових якостей рухомого складу.

6. Затверджений новий ДСТУ «Викиди забруднюючих речовин відпрацьованих газів дизелів залізничного транспорту».

7. Недостатньо вивчений вплив будівництва залізничної мережі на процеси опустелювання.

#### 8.4. Авіаційний транспорт

1. У законодавчо регульованій сфері транспортної політики відсутні або потребують удосконалення вимоги щодо:

- збереження біорізноманіття від впливу авіаційного транспорту. Відсутні карти зосередження та міграції птахів, якими могли б скористатись проектувальники та експлуатанти аеродромів і фахівці управління рухом.

- попередження прямого несприятливого впливу на біорізноманіття, спричиненого широкомасштабним виробництвом біопалива зокрема для потреб авіаційної галузі;

- забруднення навколишнього природного середовища від інфраструктури авіаційного транспорту та спецтехніки (авіаційно-технічні бази, аеродромні служби, паливо-мастильні матеріали);

- систем поверхневого водовідведення аеропортів і аеродромів;

- використання ринкових заходів регулювання викидів парникових газів у районі аеропортів і на маршрутах польоту літаків.

2. Спеціальне регулювання щодо інтродукції інвазійних чужерідних видів відсутнє.

3. Спеціальні норми в авіації щодо деградації земель відсутні, наявні тільки



норми загальнонаціонального законодавства в сфері довкілля та будівництва.

4. У галузі діють: План дій України щодо скорочення авіаційної емісії CO<sub>2</sub> // Державна авіаційна адміністрація України. 28 лютого 2013; Авіаційні правила України. Частина 34 «Норми льотної придатності. Емісія авіаційних двигунів і викид палива», НЛП (CS)-34. Наказ Державіаслужби від 03.06.2013 № 398; Авіаційні правила України. Частина 36 «Норми льотної придатності. Шум повітряних суден», НЛП (CS)-36. Наказ Державіаслужби від 03.06.2013 № 397. ГОСТ 22283-88 «Шум авиационный. Допустимые уровни шума на территории

жилой застройки и методы его измерения» в Україні втратив чинність і посилання на нього в ДСП 173 створює юридичну колізію.

5. В Україні повністю відсутня оцінка поточного та майбутнього впливу авіаційного шуму, емісії авіаційних двигунів і електромагнітного випромінювання об'єктів авіаційної діяльності, яка є важливим засобом розроблення політики.

6. Національним авіаційним університетом розроблені моделі обчислення шуму, якості повітря, ЕМВ і ризику третьої сторони, реалізовані в програмному забезпеченні.

### 8.5. Морський транспорт

1. Україною ратифіковані чи прийняті за правонаступництвом 25 із 56 конвенцій ООН і Міжнародної морської організації та протоколів до них у сфері запобігання забруднення навколишнього середовища морським транспортом.

2. Відсутні або потребують удосконалення вимоги щодо:

- запобігання викидів парникових газів морськими суднами відповідно до конвенцій ІМО;

- збереження морського біорізноманіття від забруднення баластними водами суден (ізолюваного баласту). Немає узгодженої процедури контролю біологічної складової якості ізолюваного баласту;

- порядку обліку та оцінки викидів в атмосферне повітря з суден, що заходять у морські порти України,

- урахування потенційного впливу об'єктів і процесів на морському та річковому транспорті як чинників опустелювання та його мінімізації;

- передбачення в планах розвитку портів, терміналів усебічного врахування їх наслідків на навколишнє середовище.

3. Недостатньо вивчений вплив як викидів у атмосферне повітря з суден, що заходять у морські торговельні порти України, так і вплив від скидання баластних вод у акваторії морських портів на біорізноманіття Чорного та Азовського морів в українській частині.

### 8.6. Річковий транспорт

1. Галузеве законодавство відсутнє щодо:

- Рамкової конвенції ООН про зміну клімату

- Конвенції ООН про боротьбу з опустелюванням.

2. Галузеве законодавство щодо захисту біорізноманіття частково розроблене.

3. Відсутній Закон «Про внутрішній водний транспорт».

4. Відсутній Спеціалізований Фонд фінансування внутрішніх водних шляхів.

5. Недостатньо відпрацьовані вимоги до берегової інфраструктури природоохоронного комплексу флоту.

6. Відсутня державна цільова програма розвитку внутрішніх водних шляхів.

## РЕКОМЕНДАЦІЇ

### 9.0. Транспортна галузь у цілому

1. Внести зміни до Положення про Мінінфраструктури та інших центральних органів виконавчої влади в сфері транспорту (Державної служби з безпеки на транспорті, Державної авіаційної служби) стосовно запровадження принципів сталого розвитку.

2. Опрацювати зміни до Транспортної стратегії України на період до 2020 р., передбачивши її уточнення та доповнення відповідно до вимог Конвенцій Ріо, зокрема в розділі «Основні напрямки реалізації Стратегії» передбачити напрям «Забезпечення охорони навколишнього природного середовища та збалансованого використання природних ресурсів»; у розділі «Пріоритети розвитку видів транспорту» передбачити заходи з реалізації Конвенцій Ріо за кожним видом транспорту; в розділі «Очікувані результати» передбачити результати, що відповідатимуть запропонованим вище змінам.

3. Розробити стратегічні плани розвитку видів транспорту.

4. Включити в Національний план дій із охорони природного середовища до 2020 року заходи за всіма видами транспорту.

5. Приєднатись до Гетеборзького протоколу 1999 р. про боротьбу з підкисленням, евтрофікацією та приземним озonom до Конвенції про трансграничне забруднення повітря на великій відстані 1979 року.

6. Розробити та затвердити Галузеву програму підвищення енергоефективності на транспорті до 2020 року.

7. Внести зміни до Адміністративного кодексу щодо збільшення суми штрафів за забруднення навколишнього природного середовища України від діяльності транспорту.

8. Ввести в навчальні програми, програми професійної підготовки та підвищення кваліфікації працівників транспорту питання охорони навколишнього середовища, зобов'язань України щодо виконання Конвенцій Ріо.

### 9.1. Автомобільний транспорт

1. Завершити перехід від процедури сертифікації колісних транспортних засобів згідно з Українською державною системою сертифікації продукції до процедури затвердження їхньої конструкції відповідно до вимог Женевської угоди 1958 року.

2. Внести зміни до Закону України «Про автомобільний транспорт», передбачивши окрему статтю стосовно паливної економічності транспортних засобів, нормування витрат моторного пального та споживаної енергії під час експлуатації транспортних засобів.

3. Внести зміни в додаток 7 до постанови Кабінету Міністрів України

від 21.05.2012 № 436 стосовно посилання на Порядок затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин і обладнання.

4. Забезпечити Міністерством внутрішніх справ України внесення до свідоцтв про реєстрацію транспортних засобів позначень рівнів екологічних норм КТЗ відповідно до положень пункту 3 Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів».

5. Продовжити пошуки шляхів і можливостей поетапного виділення коштів із Державного бюджету або

надання цільової міжнародної фінансової допомоги (ЄС або за процедурами, визначеними пунктами 4 та 7 статті 12 РКЗК) для придбання випробувального обладнання, необхідного для створення Національного випробувального центру з комплексом для визначення енерго-ефективності та емісії парникових газів колісних транспортних засобів.

6. Внести зміни до законодавства стосовно механізму використання коштів із Державного фонду охорони навколишнього природного середовища для конкретного фінансування пріоритетних заходів транспортної політики, спрямованих на зменшення негативного впливу транспорту на довкілля та глобальне потепління (в межах надходжень до цього фонду від юридичних і фізичних осіб, які експлуатують транспортні засоби).

7. Розробити нові нормативно-правові акти та/або внести зміни до чинних актів, що регламентують нормування викидів забруднюючих речовин і парникових газів для позашляхових машин, тракторів тощо.

8. Запровадити Правило ЄЕК ООН № 101 як обов'язкове одночасно з повним переходом в Україні до процедур Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин і обладнання.

9. Розробити нові нормативно-правові акти та/або внести зміни до чинних актів для приведення сфери обов'язкового технічного контролю колісних транспортних засобів в Україні у відповідність до норм законодавства Європейського Союзу, зокрема:

і. проект змін і доповнень до Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30.01.2012 № 137;

ii. проект постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження вимог до загальнодержавної бази даних щодо перевірки технічного стану транспортних засобів»;

iii. проект постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку доступу до загальнодержавної бази даних про перевірку технічного стану транспортних засобів і розміру плати за надання таких послуг».

10. Внести зміни до Податкового кодексу України щодо звільнення від оподаткування або запровадження диференційованих податків (акцизного податку, збору за першу реєстрацію транспортного засобу, екологічного податку), що стимулюють виробництво, ввезення та використання транспортних засобів, обладнаних гібридними сило-вими установками та/або електро-двигунами.

11. Проводити просвітницькі кампанії серед водіїв щодо економічного водіння (еководіння).

12. Забезпечити розширення використання екологічно сприятливих альтернативних видів палива.

13. Із метою подальшого вдосконалення Україною національної системи обліку ПГ у ключовій категорії інвентаризації викидів ПГ дорожнім транспортом необхідно розробити й запровадити зміни до процедур:

i. реєстрації та ведення реєстру транспортних засобів із забезпеченням гармонізації з основними положеннями Директиви Ради 1999/37/ЄС від 29 квітня 1999 «Про реєстраційні документи для транспортних засобів»;

ii. державної системи статистичних спостережень щодо чисельності, структури парку транспортних засобів за категоріями, віком, технологічним (екологічним) рівнем і активністю з урахуванням класифікації транспортних засобів згідно з Настановою ЕМЕР/ЕЕА 2009 року;

iii. державної системи статистичних спостережень щодо обсягів споживання дорожнім транспортом різних видів моторного пального та їх властивостей (вміст вуглецю, сірки, біокомпонентів тощо) з урахуванням вимог Настанови ЕМЕР/ЕЕА 2009 року;

iv. провести комплексні теоретичні та експериментальні дослідження з метою визначення національних коефіцієнтів, пов'язаних із властивостями всіх видів моторного пального (щодо вмісту вуглецю, сірки, біокомпонентів тощо), що споживалось щорічно з 1990 р. по 2014 р.

v. Внести зміни до законодавства стосовно покладення функцій ведення Єдиного державного реєстру для автоматизованого обліку транспортних засобів на центральний орган виконавчої влади, який забезпечує формування та реалізує державну політику в сфері транспорту.

У Стратегії сталого розвитку автомобільного транспорту України доцільно врахувати такі основні питання:

vi. вдосконалення політики щодо розвитку громадського транспорту, зокрема, стимулювання електротранспорту;

vii. проведення реформи соціальних пільг, введення адресних дотацій за проїзд пільгових категорій населення;

viii. оновлення парку автобусів великої та особливо великої пасажиромісткості за рахунок компенсації з держбюджету процентної ставки за кредит;

ix. відновлення великих комунальних автопідприємств;

x. диференційоване стимулювання автобусів, відповідних нормам «Євро-3» – «Євро-6» при проведенні конкурсів на маршрути громадського транспорту;

xi. запровадження експертування Програм розвитку транспорту в містах щодо відповідності принципам сталого розвитку;

xii. розробити державні будівельні стандарти щодо велосипедних доріжок.

У стратегіях розвитку кожного міста або в стратегіях розвитку транспорту кожного міста передбачити:

xiii. впровадження інтелектуальних транспортних систем і диспетчеризації руху громадського пасажирського транспорту;

xiv. розширення облаштування в містах відокремлених смуг для руху громадського транспорту й велосипедів;

xv. підвищення відповідальності інших учасників дорожнього руху за в'їзд на відокремлені смуги;

xvi. створення перехоплюючих парковок автомобілів біля станцій метро;

xvii. часткове обмеження руху автомобілів у центрі міст (насамперед, із погіршеними екологічними властивостями).

#### ***(Конвенція про біорізноманіття)***

14. Внести зміни до галузевих законодавчих і програмних документів стосовно аспектів біорізноманіття. Розробити та запровадити відповідні освітні програми та інформаційні заходи.

15. Розробити програми та плани, що охоплюють стале використання всіх природних ресурсів, зокрема земельних і водних.

16. Внести зміни до галузевого законодавства й програм стосовно дотримання природоохоронних вимог не тільки для рухомого складу, а й об'єктів інфраструктури автомобільного транспорту.

17. Внести зміни до природоохоронного законодавства та деяких галузевих актів, забезпечити контроль за виконанням законодавчих вимог щодо запобігання забрудненню довкілля технологічними рідинами.

18. Внести відповідні зміни до Транспортної стратегії та стратегічного плану розвитку автомобільного транспорту щодо охорони земельних ресурсів під час експлуатації, ТО, утилізації КТЗ.

19. Забезпечити формування інтегральної галузевої наукової бази, яка включатиме проблематику збереження та

сталого використання біологічного різноманіття.

*(Конвенція про боротьбу з опустелюванням)*

20. Внести зміни до чинних природоохоронних нормативно-правових актів загальнодержавного значення (мають бути визначеними Мінприроди України), а також до галузевих актів (Закон України «Про автомобільний транспорт» тощо), розробити нові нормативно-правові акти, які регулюють

усі суттєві аспекти впливу автомобільного транспорту на земельні ресурси.

21. На національному та місцевому рівнях доцільно законодавчо визначити пріоритетні території, де має бути значно обмежений або заборонений доступ автомобілів – заповідні зони, національні парки (заборонити будівництво автомобільних стоянок, автомобільних мийок, станцій техобслуговування тощо).

## 9.2. Автомобільні дороги

1. Залучати альтернативні джерела фінансування дорожнього господарства – кредити, концесії, механізми державно-приватного партнерства.

2. Ввести плату за користування магістральними автомобільними дорогами відповідно до Директиви 99/62/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 17 червня 1999 року про стягнення плати з вантажних транспортних засобів за використання певних інфраструктур.

3. На законодавчому рівні встановити загальні вимоги щодо структури порядку обліку та оцінки якості лісових культур у смузі відведення автомобільної дороги. Основним критерієм при розробленні порядку є урахування кліматичних особливостей регіону чи області. Ці вимоги можуть бути регламентовані державним стандартом-настановою.

4. Ширше впроваджувати заходи зі збереження біорізноманіття екосистем шляхом:

i. проведення моніторингу загибелі тварин на автомобільній дорозі та створення карти міграції тварин, які найчастіше стають жертвами на ній;

ii. розроблення стандарту облаштування біопереходів на автомобільних дорогах загального користування на основі створеної карти міграції тварин.

5. Законодавчими актами забезпечити встановлення вимог до впровадження та фінансування заходів зі збереження біорізноманіття на автомобільних дорогах.

6. Удосконалити в законодавчій сфері транспортної політики вимоги до систем водовідведення та очищення стоків і фінансування заходів спрямованих на покращення послуг екосистем, пов'язаних із водою.

7. Розробити окрему частину Стратегічної програми розвитку наукових досліджень щодо захисту біорізноманіття та механізмів фінансування цього напрямку. Законодавчими актами організувати впровадження результатів наукових проектів у транспортну політику для дорожньої галузі.

8. Розробити державні стандарти, що забезпечать використання велико-тоннажних відходів промисловості (вуглевідходи, золи-виносу ТЕС, шлаки металургійні, фосфогіпс тощо) в транспортному будівництві для ліквідації джерел опустелювання.

9. На законодавчому рівні внести зміни та доповнення до складу ОВНС при проектуванні з вимогою вивчати водоносні горизонти та розробленням відповідних пропозицій до конструкцій транспортних споруд, особливо високих насипів.

### 9.3.Залізничний транспорт

1. Розробити галузеву нормативну базу для раціонального використання природних ресурсів, охорони навколишнього середовища, забезпечення екологічної безпеки щодо:

- охорони земель залізничного транспорту;
- утилізації відходів пасажирського транспорту;
- створення біопереходів для дрібних і крупних тварин;

- систем водовідведення та очищення стоків і фінансування заходів на покращення послуг водокористування.

2. Розробити норми витрат палива для тепловозів.

3. Розробити нові стандарти з шуму, в тому числі для швидкісного залізничного руху.

4. Розробити нормативну базу з технологічної сумісності (інтероперабельності) вітчизняного залізничного транспорту з європейським.

### 9.4. Авіаційний транспорт

1. Долучитись до процесу розроблення Міжнародною організацією цивільної авіації проекту глобальних ринкових заходів із запобігання змінам клімату, які будуть розроблені в 2016 р. та запроваджені з 2020 року.

2. На законодавчому рівні встановити загальні вимоги до структури індикаторів сталого розвитку авіаційної галузі. Основні критерії необхідно визначати з урахуванням взаємодії регіональних (локальних) і кліматичних особливостей несприятливого впливу авіації, включаючи зростання обсягів споживання палива.

3. Ширше впроваджувати заходи зі збереження біорізноманіття екосистем шляхом проведення моніторингу дислокації птахів навколо аеродромів і створення карти їх міграції.

4. Удосконалити в законодавчо регульованій сфері вимоги до систем водовідведення та очищення стоків із аеродромів, фінансування заходів на покращення послуг екосистем, пов'язаних із водними ресурсами.

5. Розробити програму наукових досліджень щодо комплексного підходу захисту довкілля від впливу авіації, включаючи оцінку поточного й майбутнього впливу авіаційного шуму, емісії авіаційних двигунів і споживання авіаційного пального об'єктами авіаційної діяльності відповідно до вимог ІКАО та механізмів фінансування цього напрямку. Забезпечити впровадження результатів наукових проектів у політику розвитку авіатранспортної галузі у вигляді законодавчих актів.

### 9.5.Морський транспорт

1. Розробити галузеві нормативні акти з імплементації положень Додатку VI Конвенції МАРПОЛ щодо освідчення та технічного нагляду за суднами під українським прапором і судновими установками на відповідність Додатку VI і Технічного кодексу з контролю за

викидами оксидів азоту з суднових дизельних двигунів.

2. Розробити положення про ведення реєстру та створити реєстр постачальників бункерного палива.

3. Створити реєстр морських портів, у яких регулюються викиди летючих органічних сполук.

4. Розробити нормативно-правовий акт щодо запобігання забрудненню морських вод у випадку аварій. Створення Національної системи із реагування на надзвичайні ситуації на морі (зокрема на аварійні розливи небезпечних забруднюючих речовин).

5. Збільшити ступінь взаємодії та вдосконалення управління між аварійно-рятувальними службами України, збільшення відповідальності за підтримку необхідної готовності сил і засобів, їх використання, забезпечення зв'язку між береговими організаціями та морськими суднами щодо захисту морського середовища на різних рівнях (національному, регіональному, місцевому). З цією метою вбачається за доцільне прийняття Національного плану взаємодії у випадку забруднення морського середовища.

6. Прийняти Закон України «Про ратифікацію Міжнародної Конвенції з цивільної відповідальності за шкоду, спричинену внаслідок забруднення нафтою 2001 року».

7. Прийняти Закон України «Про ратифікацію Міжнародної конвенції із забезпеченню готовності на випадок забруднення нафтою, боротьби з ним і співробітництву 1990 р.».

8. Ратифікувати Протокол про захист морського середовища Чорного моря від забруднення з наземних джерел і діяльності (2009 року).

9. Ратифікувати План дій у надзвичайних ситуаціях на Чорному морі

2000 року, прийнятий у рамках Бухарестської конвенції.

10. Розробити Стратегічний план дій зі збереження біорізноманіття на виконання Протоколу про збереження біорізноманіття та ландшафтів Чорного моря 2002 року.

11. Розробити План заходів із виконання Україною Стратегічного плану дій для захисту та відновлення Чорного моря в рамках Конвенції про захист Чорного моря від забруднення та провести оцінку виконання Україною Стратегічного плану дій для захисту та відновлення Чорного моря на 2006–2010 роки.

12. Відновити Загальнодержавну програму відновлення та збереження довкілля Азовського та Чорного морів.

13. Прийняти Закон України «Про інтегроване управління прибережними морськими смугами».

14. Переглянути Водний кодекс України на предмет збереження екосистеми, збереження окремих видів, запобігання поширенню інвазійних видів.

15. Прийняти галузеві Правила охорони морських вод від потрапляння біологічних морських видів із судновим баластом на основі світового досвіду та рекомендацій ІМО. Необхідно окремо вирішити та врегулювати це питання з урахуванням чинних міжнародних стандартів щодо контролю складу баластних вод за «хімічними» показниками.

## 9.6.Річковий транспорт

1. Прийняти Закон «Про внутрішній водний транспорт».

2. Розробити програму розвитку внутрішніх водних шляхів.

3. Створити Спеціалізований фонд фінансування внутрішніх водних шляхів у складі Держбюджету України.

4. Розробити заходи з комплексного реформування природоохоронної структури річкових портів із приймання та переробки судових відходів.

5. Розробити програму модернізації та оновлення річкового флоту.

6. Відмінити плату за розведення залізничних мостів на Дніпрі.

## ГЛОСАРІЙ

**Авіаційний транспорт, повітряний транспорт** – вид транспорту, що здійснює швидкісні перевезення пасажирів і вантажів на внутрішніх і міжнародних повітряних лініях.

**Автомобільний транспорт** – вид транспорту, що здійснює перевезення пасажирів і вантажів по безрейкових наземних шляхах сполучення за допомогою машин із автономною енергетичною установкою (автомобілі, автобуси, автопоїзди).

**Вантажообіг** – показник ваги вантажу, що перевозиться за певний час на певну відстань; вимірюють у тонно/кілометрах за певний час.

**Громадський транспорт** – вид транспорту, що здійснює перевезення пасажирів і вантажів потягами по рейкових шляхах у спеціальних вагонах чи на платформах (вантажні потяги) за допомогою локомотивів (паро-, тепло-, електропаровозів).

**Морський транспорт** – вид транспорту, який здійснює перевезення пасажирів і вантажу спеціальними морськими суднами по морях і океанах.

**Міський транспорт** – сукупність різних видів транспорту, які здійснюють

перевезення пасажирів і вантажу на території міст, селищ міського типу. Включає масовий громадський транспорт: трамвай, тролейбус, автобус, маршрутне таксі, метрополітен, легковий автомобільний, двоколісний, водний транспорт.

**Пасажирообіг** – показник перевезення певної кількості пасажирів на певну відстань за певний період.

**Річковий транспорт** – вид транспорту, який здійснює перевезення пасажирів і вантажів переважно внутрішніми водними шляхами (природними та штучними). За допомогою спеціальних річкових рухомих засобів.

**Транспорт** – одна з найважливіших інфраструктурних галузей, яка забезпечує виробничі й невиробничі потреби економіки та населення в усіх видах перевезень.

**Транспортна інфраструктура** – сукупність шляхів сполучення, рухомого складу, засобів управління й зв'язку, різноманітного обладнання, що забезпечує роботу всіх видів транспорту.



## ДОДАТКИ

### Додаток 1

#### НОРМАТИВНО-ПРАВОВА БАЗА ТРАНСПОРТУ

##### *Автомобільний транспорт*

##### *Національне законодавство*

1. Положення про Міністерство інфраструктури України /Указ Президента України
2. Транспортна стратегія України на період до 2020 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 № 2174-р.
3. Проект Закону України «Про приведення законодавства України у сфері автомобільного транспорту у відповідність з актами Європейського Союзу»
  1. Закон України «Про автомобільний транспорт».
  2. Закон України «Про дорожній рух».
  3. Закон України «Про приєднання України до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів...», із доданими до неї Правилами ЄЕК ООН.
  4. Закон України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» (щодо поетапного запровадження екологічних норм «ЄВРО-2», «ЄВРО-6»).
  5. Закон України «Про приєднання України до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (СУТР)».
  6. Конвенція про дорожній рух 1968 року.
  7. Указ Президента України «Про приєднання України до Угоди про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, які призначені для цих перевезень (УПШ)» від 02 квітня 2008 року № 262/2007.
  8. Угода про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів (Віденська угода 1997 року), затверджена Указом Президента України від 28.02.2006 № 159/2006.
  9. Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 03.08.2011 № 732-р.
  10. Державна цільова програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 25.03.2013 № 294.
  11. Галузева програма підвищення енергоефективності та зменшення споживання енергоресурсів бюджетними установами шляхом їх раціонального використання в сферах транспорту та зв'язку на 2010–2014 роки.
  12. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 28.01.2004 № 37-р «Про затвердження плану заходів щодо зменшення негативного впливу автомобільних транспортних засобів на довкілля на 2004–2010 роки» (повністю виконане в межах передбачених обсягів фінансування).
  13. Галузева програма енергозбереження та впровадження альтернативних видів палива на транспорті на 2006–2010 рр., затверджена наказом Мінтрансзв'язку від 09.02.2006 № 114 (частково виконана з урахуванням наявних ресурсів).

14. Постанова Кабінету Міністрів України від 14.02.2001 № 143 «Про порядок визначення переліку єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах».
15. Постанова Кабінету Міністрів України від 13.03.2002 № 288 «Про затвердження переліків центральних органів виконавчої влади, на які покладаються функції технічного регулювання у визначених сферах діяльності та розроблення технічних регламентів».
16. Проект Державної цільової програми розвитку автомобільного транспорту до 2017 року.
17. Наказ Мінінфраструктури від 19.09.2014 № 460 «Про затвердження Плану заходів щодо зменшення шкідливого впливу діяльності транспорту на навколишнє природне середовище на період до 2016 року».

**Перелік Правил ЄЕК ООН** за Женевською Угодою 1958 року, прийняті як національні стандарти України.

*Екологічна безпека. Викиди шкідливих речовин:*

18. R 49. Викиди шкідливих речовин двигунами КТЗ.
19. R 83. Викиди шкідливих речовин КТЗ.
20. R 24. Димність дизельних ТЗ і дизелів.
21. R 40. Викиди шкідливих речовин мотоциклами.
22. R 47. Викиди шкідливих речовин мопедами.
23. R 96. Викиди шкідливих речовин дизелями тракторів.
24. R 103. Змінні каталітичні нейтралізатори.

*Екологічна безпека. Викиди двооксиду вуглецю:*

25. R 101. Витрати палива та викиди діоксину вуглецю.

*Екологічна безпека. Шум:*

26. R 117. Шум шин.
27. R 9. Рівень зовнішнього шуму триколісних КТЗ.
28. R 41. Шум мотоциклів.
29. R 63. Шум мопедів.
30. R 59. Змінні системи глушників.
31. R 92. Змінні глушники .

*Екологічна безпека. Електромагнітна сумісність:*

32. R 10. Радіоперешкоди.

**Законодавство ЄС**

33. Директива Європейського парламенту та Ради № 2014/45/Єс Від 3 Квітня 2014 Року щодо періодичних перевірок придатності до експлуатації колісних транспортних засобів і їхніх причепів, визнання Директиви 2009/40/ЄС такою, що втратила чинність.
34. Директива Європейського Парламенту й Ради № 2014/47/ЄС від 3 квітня 2014 року про технічну придорожню перевірку придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів, що пересуваються в Союзі й визнання Директиви 2000/30/ЄС такою, що втратила чинність.
35. Директива Європейського парламенту та Ради № 50/2008 про якість атмосферного повітря та заходи його очищення.

36. Директива 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року щодо перевезення небезпечних товарів наземним транспортом.

#### ***Автомобільні дороги***

##### ***Міжнародні угоди та конвенції***

37. Європейська угода про міжнародні автомагістралі від 15 .11.1975 р.
38. Європейська угода про міжнародні автомагістралі (УМА/AGR) від 15 листопада 1975 року. Укладена в Женеві, набула чинності 15 березня 1983 року.
39. Європейська угода про найважливіші лінії міжнародних комбінованих перевезень і відповідні об'єкти (УЛКП/AGTC) від 1 лютого 1991 року. Укладена в Женеві, набула чинності 20 жовтня 1993 року.
40. Конвенція про дорожній рух від 8 листопада 1968 року. Укладена у Відні, набула чинності 21 травня 1977 року.
41. Європейська угода, що доповнює Конвенцію про дорожній рух, відкрита для підписання у Відні 8 листопада 1968 року, від 1 травня 1971 року. Укладена в Женеві, набула чинності 7 червня 1979 року.
42. Конвенція про дорожні знаки та сигнали від 8 листопада 1968 року. Укладена у Відні, набула чинності 6 червня 1978 року.
43. Європейська угода, що доповнює Конвенцію про дорожні знаки та сигнали, відкрита для підписання у Відні 8 листопада 1968 року, від 1 травня 1971 року. Укладена в Женеві, набула чинності 3 серпня 1979 року.
44. Європейська угода про розмітку доріг від 13 грудня 1957 року. Укладена в Женеві, набула чинності 10 серпня 1960 року.
45. Протокол про розмітку доріг до Європейської угоди, що доповнює Конвенцію про дорожні знаки та сигнали, відкритий для підписання у Відні 8 листопада 1968 року, від 1 березня 1973 року. Укладений у Женеві, набув чинності 25 квітня 1985 року.
46. Директива 99/62/ЄС від 17 червня 1999 року про стягнення плати з вантажних транспортних засобів за використання певних інфраструктур.

##### ***Національне законодавство***

47. Закон України «Про автомобільні дороги» від 8 вересня 2005 р. № 2862-IV.
48. Закон України «Про дорожній рух».
49. Закон України «Про джерела фінансування дорожнього господарства».
50. Закон України «Про відчуження земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, які перебувають у приватній власності, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності» від 17 листопада 2009 року № 1559-VI
51. Постанова Кабінету Міністрів України «Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування».
52. Постанова Кабінету Міністрів України "Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами"
53. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку затвердження проектів будівництва і проведення їх експертизи та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України».

54. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони».
55. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку автомобільних доріг загального користування державного значення».
56. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку видів діяльності, що належать до природоохоронних заходів».
57. Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 рр.
58. Програма Укравтодору з охорони навколишнього середовища на період 2012–2015 років.
59. Галузева програма поліпшення стану безпеки, гігієни праці та виробничого середовища в дорожніх підприємствах на 2014–2018 роки.
60. Комплексна програма забезпечення пожежної безпеки на 2012–2015 роки.
61. ДБН А.2.2-1-2003 Склад і зміст матеріалів оцінки впливів на навколишнє середовище (ОВНС) при проектуванні й будівництві підприємств, будинків і споруд.
62. ГБН В.2.3-218-007:2012 Екологічні вимоги до автомобільних доріг. Проектування.
63. ГБН В.2.3-540:2012 Споруди транспорту. Охорона довкілля при будівництві, ремонті та експлуатаційному утриманні автомобільних доріг.
64. ГСТУ 218-02071168-096-2003 Охорона навколишнього середовища. Автомобільні дороги загального користування. Оцінка та прогнозування екологічного стану доріг і виробничих баз.
65. СОУ 45.2-00018112-002:2006 Оцінювання екологічної придатливості місцевих дорожньо-будівельних матеріалів для будівництва та ремонту автомобільних доріг.
66. СОУ 45.2-00018112-005:2005 Настанова з вимірювань показників забруднення довкілля у дорожньому господарстві.
67. СОУ 45.2-00018112-021:2007 Відбір проб і визначення параметрів газопилового потоку промислових викидів забруднюючих речовин і парникових газів підприємств дорожньої галузі.
68. СОУ 45.2-00018112-029:2008 Безпека дорожнього руху. Смуги шумові. Загальні технічні вимоги. Правила застосування.

### ***Авіаційний транспорт***

#### ***Законодавство ІКАО***

69. Зведена заява про постійну політику й практику ІКАО в галузі охорони навколишнього середовища. Загальні положення, авіаційний шум і якість місцевого повітря // Резолюція Ассамблеї ІКАО А38-17. Документ ІКАО 10022. Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 4 октября 2013 года).
70. Зведена заява про постійну політику й практику ІКАО в галузі охорони навколишнього середовища. Зміна клімату // Резолюція Ассамблеї ІКАО А38-18. Документ ІКАО 10022. Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 4 октября 2013 года).
71. Международные стандарты и рекомендуемая практика «Охрана окружающей среды». Приложение 16 к Конвенции о международной ГА, том 1, Авиационный шум. Монреаль, 3-е изд., 2004.

72. Международные стандарты и рекомендуемая практика «Охрана окружающей среды». Приложение 16 к Конвенции о международной ГА, том 2, Эмиссия авиационных двигателей. Монреаль, 3-е изд., 2004.
73. Международные стандарты и рекомендуемая практика Приложение 14 к Конвенции ИКАО, том 1, Проектирование и эксплуатация аэродромов. Монреаль, 4-е изд., 2012.
74. 13. Инструктивный материал по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом. Документ ИКАО 9829, изд. второе – 2008.
75. Руководство по проектированию аэропортов. Часть 2. Использование земельных участков и контроль над окружающей средой. ИКАО, Doc. 9184-AN/902.
76. Руководство по выполнению полетов. OPS. Т.1: Процедуры выполнения полетов. ИКАО, Doc.8168-1, 4-е изд., 1993.
77. Airport Air Quality Guidance Manual. ICAO Doc 9889. Montreal, 2012.
78. Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание, Издание девятое, 2009. ICAO Doc 9082/9.
79. Guidance on the Development of States' Action Plans on CO2 Emissions Reduction Activities. ICAO Doc 9988. Montreal, 2012.
80. Report of the Independent Experts on the Medium and Long Term Goals for Aviation Fuel Burn Reduction From Technology, 2010 ICAO Doc 9963
81. Review and the Establishment of Medium and Long Term Technology Goals for NOx. ICAO Doc 9953, Montreal, 2010.
82. Offsetting Emissions from the Aviation Sector. ICAO Doc 9951, Montreal, 2011.
83. Report on Voluntary Emissions Trading for Aviation (VETS Report). ICAO Doc 9950, Montreal, 2010.
84. Scoping Study of Issues Related to Linking "Open" Emissions Trading Systems Involving International Aviation. ICAO Doc 9949 Montreal, 2011.
85. Scoping Study on the Application of Emissions Trading and Offsets for Local Air Quality in Aviation. ICAO Doc 9948, First edition, Montreal, 2011.
86. Guidance on Aircraft Emission Charges Related to Local Air Quality. ICAO Doc 9884, Montreal, 2012.
87. Draft Guidance on the use of Emissions Trading for Aviation ICAO. Doc 9885, Montreal, 2012.
88. Independent Experts NOx Review and the Establishment of Medium and Long Term Technology Goals for . ICAO Doc 9887, Montreal, 2012.
89. Report on Environmental Management System (EMS). Practices in the Aviation Sector International. Civil Aviation Organization Doc 9968, First Edition — Montreal, 2012.
90. ICAO Environmental Report, 2013.
91. Noise Abatement Procedures: Review of Research, Development and Implementation Projects - Discussion of Survey Results. ICAO Doc 9888. Montreal, 2010.
92. Руководство по рекомендуемому методу расчета контуров шума вокруг аэропортов. Документ ИКАО 9911. Монреаль, 2008.
93. Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports. ECAC/CEAC Doc 29. Volume 1: Applications Guide. 3rd Edition. 2005.
94. Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports. ECAC/CEAC Doc 29. Volume 2: Technical Guide. 3rd Edition. 2005.
95. ISO R 3891. Proceeding for describing aircraft noise heard on the ground, 1978.
96. ISO/CD 20906 "Acoustics – Unattended monitoring of aircraft sound in the vicinity of airports"

97. ISO 1996-1:2003 (ГОСТ 31296.1-2005) «Шум. Описание, измерение и оценка шума на местности. Часть 1. Основные величины и процедуры ценки».
98. ISO 1996-2: 2007 (ГОСТ 31296.2-2006) «Шум. Описание, измерение и оценка шума на местности. Часть 2. Определение уровней звукового давления».

### ***Законодавство ЄС, Угода про спільний авіаційний простір***

99. Директива 2002/30/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26.03.2002 р. зі встановлення правил і процедур, запроваджених у аеропортах Співтовариства експлуатаційних обмежень, пов'язаних із шумом (Застосовані вимоги та стандарти до України: статті 1-15, додатки I.II)
100. Директива 2002/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 25.06.2002 р. про оцінювання управління процесами, пов'язаними з шумом на місцевості. (Застосовані вимоги та стандарти до України: статті 1-16, додатки I- VI)
101. Директива 2006/93/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 12.12.2006 про регулювання експлуатації повітряних суден, зазначених у частині II, глави 3, тому 1, додатку 16 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Застосовані вимоги та стандарти до України: статті 1-5).
102. Директива 2003/96/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27.11.2003 про реструктурування рамок співтовариства з оподаткування енергетичних продуктів і електроенергії (Застосовані вимоги та стандарти до України: статті 14 та 2).
103. Регламент ЄС №748/2012 Європейського Парламенту та Ради про встановлення правил льотної придатності та сертифікації з екологічної безпеки повітряних суден і пов'язаних із ним виробів, частин і приладів, а також сертифікацію організацій-розробників і виробників авіаційної техніки.
104. Регламент Комісії (EU) № 7/2013 про внесення змін до Регламенту (EU) №748/2012 про визначення імплементаційних правил льотної придатності та сертифікації з екологічної безпеки повітряного судна та пов'язаних виробів, частин і приладів, а також сертифікації організацій – розробників і виробників авіаційної техніки.

### ***Національне законодавство***

105. Повітряний кодекс України, 2011.
106. Податковий Кодекс України, 2010.
107. ГОСТ 23337-78\* «Шум. Методы измерения шума на селитебной территории и в помещениях жилых и общественных зданий».
108. ГОСТ 22283-88 «Шум авиационный. Допустимые уровни шума на территории жилой застройки и методы его измерения».
109. Оценка риска для здоровья населения, обусловленного авиационным шумом. 2.1.9. Состояние здоровья в связи с состоянием окружающей природной среды и условиями проживания населения. Методические рекомендации. Москва, 2013.
110. Державні санітарні правила планування та забудови населених пунктів: ДСП 173-96. [Чинний від 1996.19.06] – К.: Укрархбудінформ, 2002. – 59 с. – (Державні санітарні правила України).
111. Державні санітарні правила охорони атмосферного повітря населених місць (від забруднення хімічними та біологічними речовинами). Затв. Наказом Міністерства охорони здоров'я України від 9 липня 1997 р. № 201.

112. ДБН 360-92. Містобудування. Планування й забудова міських і сільських поселень. Затв. Наказ Держкоммістобудування 17.04.1992 № 44 (із змінами).
113. Санитарные нормы допустимого шума в помещениях жилых и общественных зданий и на территории жилой застройки № 3077-84, 03.08.1984.
114. Державні санітарні норми виробничого шуму, ультразвуку та інфразвуку. ДСН 3.3.6.037-99, затверджені постановою головного державного санітарного лікаря України від 01.12.99 № 37.
115. Порядок розроблення та затвердження нормативів гранично допустимого рівня впливу фізичних і біологічних факторів стаціонарних джерел забруднення на стан атмосферного повітря. Затв. Постановою КМУ від 13 березня 2002 р. № 300
116. Порядок видачі дозволів на експлуатацію устаткування з визначеними рівнями впливу фізичних і біологічних факторів на стан атмосферного повітря, проведення оплати цих робіт і обліку підприємств, установ, організацій, громадян-суб'єктів підприємницької діяльності, які отримали такі дозволи. Затв. Постановою КМУ від 29 березня 2002 р. № 432.
117. Порядок розроблення та затвердження нормативів гранично допустимих викидів забруднюючих речовин із стаціонарних джерел/Постановою КМУ від 28 грудня 2001 р. № 1780.
118. Перелік найбільш поширених і небезпечних забруднюючих речовин, викиди яких в атмосферне повітря підлягають регулюванню. Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 29 листопада 2001 р. № 1598.
119. Акименко В. Я., Романенко В. Н., Черная Ж. И., Запорожец А. И. К вопросу критериальной оценки авиационного шума. В кн. Актуальные вопросы гигиены окружающей среды, Сб. науч. тр., Киев: НИИОКТ им. Марзеева, 1995, вып. 1. - С. 105-109.
120. Постанова КМУ № 1092 від 31.12.1993 «Про затвердження Положення про порядок встановлення рівнів шкідливого впливу фізичних і біологічних факторів на атмосферне повітря».
121. Національна екологічна політика України: оцінка й стратегія розвитку. Документ підготовлений у рамках проекту ПРООН/ГЕФ «Оцінка національного потенціалу в сфері глобального екологічного управління в Україні», Київ, 2007. - 184с.

### ***Залізничний транспорт***

#### ***Законодавство ЄС. Угода про асоціацію Україна - ЄС***

122. Директива Ради 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991 року про розвиток залізничних доріг Співтовариства.
123. Директива 2001/14/ЄС Європейського Парламенту й Ради від 26 лютого 2001 року про розподіл пропускної спроможності залізничної інфраструктури та стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою.
124. Директива 2004/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року про безпеку залізниць у Співтоваристві, яка вносить зміни до Директиви Ради 96/18/ЄС про ліцензування підприємств залізничного транспорту та до Директиви 2001/14/ЄС про розподіл потужностей залізничних інфраструктур і стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури та про сертифікацію безпеки (Директива про безпеку на залізницях).
125. Директива 2008/57/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 17 червня 2008 року щодо інтероперабельності залізничної системи в межах Співтовариства.

126. Регламент (ЄС) № 913/2010 Європейського Парламенту та Ради від 22 вересня 2010 року стосовно Європейської залізничної мережі для вантажних перевезень.

### ***Внутрішнє законодавство***

127. Закон України «Про залізничний транспорт».
128. Статут залізниць України.
129. Закон України «Про реформування залізничного транспорту».
130. Проект Закону України «Про залізничний транспорт» (нова редакція).
131. Постанова КМУ Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» від 25.04.2014 р.
132. Постанова КМУ від 16 грудня 2009 р. № 1390 «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки».
133. Закон України 23 лютого 2012 року № 4442-VI «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування».
134. Проект постанови Про затвердження Статуту та організацію діяльності публічного акціонерного товариства «Українська залізниця».
135. Технічний регламент надання послуг із перевезення пасажирів і вантажів залізничним транспортом, ПКМУ від 1 березня 2010 р. № 193.
136. Проект технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту.
137. Генеральна схема розвитку залізничного транспорту до 2020 року.
138. Комплексна програма оновлення залізничного рухомого складу України на 2008–2020 рр. /Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 14.10.2008 № 1259
139. Програма електрифікації залізниць до 2020 р. (наказ УЗ № 525-Ц від 08.12.2007 р.)
140. Програма підвищення енергоефективності на залізничному транспорті до 2014 р.
141. Програма переведення мазутних котелень на використання інших видів палива на 2011–2015 рр.
142. Наказ Держкомстату від 15.09.2003 № 303 «Про затвердження Методики розрахунку викидів шкідливих речовин у повітря від авіаційного, водного та залізничного транспорту».
143. ГСТУ 32.001-94 «Выбросы загрязняющих веществ с отработавшими газами тепловозных дизелей. Нормы и методы определений».
144. Тимчасова інструкція з організації швидкісного руху пасажирських поїздів. Вимоги до інфраструктури та рухомого складу. ВНД 32.1.07.000-02. УЗ- К., 2002 – 51 с.
145. Строительные нормы и правила (СНиП II-39-76) Железные дороги колеи 1520 мм – М., Стройиздат, 1977 – 69 с.
146. Железные дороги колеи 1520 мм. СТН Ц-01-95 – 86 с.
147. Защита от шума. СНиП II-12177 М. – Стройиздат - 1982 – 31 с.
148. Справочник по защите от шума и вибрации жилых зданий и общественных зданий /под. ред. Заборова. Будивельник – К., 1989 - 159 с.
149. Руководство по расчету и проектированию средств защиты застройки от транспортного шума – М., Стройиздат, 1982 – 31 с.



150. Методические указания по сравнению вариантов проектных решений железнодорожных линий, станций и узлов. – М., Оргтрансстрой, 1988.
151. Галузевий стандарт України «Дизелі тепловозні. Викиди забруднюючих речовин із відпрацьованими газами. Норми та методи визначення», проект – К., 2014 р.

### ***Морський транспорт***

152. Кодекс торговельного судноплавства.
153. Закон України «Про морські порти».
154. Закон України «Про виключну (морську) економічну зону України».
155. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року /розпорядження КМУ 11 липня 2013 р. № 548-р.
156. Правила охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України № 269 (із змінами).
157. Загальнодержавна програма охорони та відтворення довкілля Азовського й Чорного морів, затверджена Законом України № 2333-III від 22 березня 2001 року.
158. Положення про порядок обчислення розміру відшкодування та сплати збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів і інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України (наказ Мінекобезпеки України № 116 (із змінами, згідно з Наказом Міністерства охорони навколишнього природного середовища від 20.07.2009 № 389).
159. Такси для обчислення розміру відшкодування збитків, заподіяних підприємствами, установами, організаціями й громадянами України, а також іноземними юридичними особами та громадянами внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України (постанова Кабінету Міністрів № 484 (із змінами).
160. Санітарні правила й норми схорони прибережних вод морів від забруднення в місцях водокористування населення (СанПіН 4631-88 від 6 липня 1988 р.).
161. Санітарні правила й норми схорони поверхневих вод від забруднення (СанПіН 4630-88).

### ***Міжнародне законодавство***

162. Протокол до Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню з суден 1973 року (MARPOL 73/78) від 17 лютого 1978 року.
163. Додаток I до Конвенції MARPOL 73/78 (Annex I) набув чинності 2 жовтня 1983 року.
164. Додаток II до Конвенції MARPOL 73/78 (Annex II) набув чинності 6 квітня 1987 року.
165. Додаток III до Конвенції MARPOL 73/78 (Annex III) набув чинності 1 липня 1992 року.
166. Додаток IV до Конвенції MARPOL 73/78 (Annex IV) набув чинності 27 вересня 2003 року.
167. Додаток V до Конвенції MARPOL 73/78 (Annex V) набув чинності 31 грудня 1988 року.
168. Протокол 1978 р. до Конвенції MARPOL-73.

169. Протокол до Конвенції МАРПОЛ 73/78 (MARPOL Protocol 1997, Annex VI) від 26 вересня 1997 року.
170. Міжнародна конвенція про втручання у відкритому морі в разі аварій, що призводять до забруднення нафтою (INTERVENTION) від 29 листопада 1969 року.
171. Протокол про втручання у відкритому морі у випадках забруднення речовинами іншими, ніж нафта (INTERVENTION Protocol 1969) від 2 листопада 1973 року до Міжнародної конвенції про втручання у відкритому морі у випадках аварій, що призводять до забруднення нафтою 1969 року.
172. Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою (CLC) від 29 листопада 1969 року.
173. Протокол до Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою (CLC Protocol 1976) від 19 листопада 1976 року.
174. Протокол до Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою (CLC Protocol 1984) від 25 травня 1984 року.
175. Протокол до Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою (CLC Protocol 1992) від 27 листопада 1992 року.
176. Угода про пасажирські судна, які здійснюють спеціальні перевезення, (STP) від 6 жовтня 1971 року.
177. Протокол про вимоги до обсягів пасажирських суден, які здійснюють спеціальні перевезення (SPACE STP) від 13 липня 1973 року.
178. Конвенція про цивільну відповідальність у галузі морських перевезень ядерних матеріалів (NUCLEAR) від 17 грудня 1971 року.
179. Міжнародна конвенція про заснування Міжнародного фонду з компенсації за шкоду від забруднення нафтою (FUND) від 18 грудня 1971 року.
180. Протокол до Міжнародної конвенції про заснування Міжнародного фонду з компенсації за шкоду від забруднення нафтою (FUND Protocol 1976) від 19 листопада 1976 року.
181. Протокол до Міжнародної конвенції про заснування Міжнародного фонду з компенсації за шкоду від забруднення нафтою (FUND Protocol 1984) від 25 травня 1984 року.
182. Протокол до Міжнародної конвенції про заснування Міжнародного фонду з компенсації за шкоду від забруднення нафтою (FUND Protocol 1992) від 27 листопада 1992 року.
183. Протокол до Міжнародної конвенції про заснування Міжнародного фонду з компенсації за шкоду від забруднення нафтою (FUND Protocol 2000) від 27 вересня 2000 року.
184. Протокол до Міжнародної конвенції про заснування Міжнародного фонду з компенсації за шкоду від забруднення нафтою (FUND Protocol 2003) 2003 року.
185. Конвенція про міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі (COLREG) від 20 жовтня 1972 року.
186. Міжнародна конвенція по безпечних контейнерах (CSC) від 2 грудня 1972 року.
187. Конвенція про запобігання забрудненню моря скидами відходів та інших матеріалів (LC) від 29 грудня 1972 року.
188. Протокол до Конвенції про запобігання забрудненню моря скиданням відходів та інших матеріалів (LC Protocol 1996) від 7 листопада 1996 року.
189. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (SOLAS) від 1 листопада 1974 року.

190. Протокол до Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року (SOLAS Protocol 1978) від 17 лютого 1978 року.
191. Протокол до Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року (SOLAS Protocol 1988) від 11 листопада 1988 року.
192. Стокгольмська угода (SOLAS /Stockholm/Agreement) від 27–28 лютого 1996 року.
193. Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу (PAL) від 13 грудня 1974 року.
194. Протокол до Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу (PAL Protocol 1976) від 19 листопада 1976 року.
195. Протокол до Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу (PAL Protocol 1990) від 29 березня 1990 року.
196. Протокол до Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу (PAL Protocol 2002) від 1 листопада 2002 року.
197. Конвенція про Міжнародну організацію морського супутникового зв'язку (INMARSAT C) від 3 вересня 1976 року.
198. Експлуатаційна угода до Конвенції про Міжнародну організацію морського супутникового зв'язку (INMARSAT OA) від 3 вересня 1976 року.
199. Конвенція про обмеження відповідальності щодо морських вимог (LLMC) від 19 листопада 1976 року.
200. Протокол до Конвенції про обмеження відповідальності щодо морських вимог (LLMC Protocol 1996) від 2 травня 1996 року.
201. Міжнародна конвенція про стандарти підготовки і дипломування моряків та несення вахти (STCW) від 7 липня 1978 року.
202. Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі (SAR) від 27 квітня 1979 року.
203. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, (SUA) від 10 березня 1988 року.
204. Протокол про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки стаціонарних платформ, розташованих на континентальному шельфі (SUA Protocol 1988) від 10 березня 1988 року.
205. Міжнародна конвенція про рятування (SALVAGA) від 28 квітня 1989 року.
206. Міжнародна конвенція про забезпечення готовності на випадок забруднення нафтою, боротьбу з ним і співробітництво (OPRC) від 30 листопада 1990 року.
207. Міжнародна конвенція про відповідальність і компенсацію збитків при транспортуванні морем небезпечних і шкідливих речовин (HNS) від 3 травня 1996 року.
208. Протокол про забезпечення готовності у випадках аварій, що призводять до забруднення небезпечними та шкідливими речовинами, боротьбу з ним і співробітництво (OPRC/HNS) від 15 березня 2000 року.
209. Конвенція про відповідальність і компенсацію збитків від забруднення морів паливом при заправці суден (BUNKERS) від 23 березня 2001 року.
210. Міжнародна конвенція про перевірку шкідливості системою анти-забруднення на судах (AFS) від 5 жовтня 2001 року.
211. Міжнародна конвенція про контроль водного баласту судна і осадок та управління ними (BWM) від 13 лютого 2004 року.
212. Конвенція про рибальство та охорону живих ресурсів відкритого моря від 29 квітня 1958 року.

***Законодавство ЄС (Угода про асоціацію Україна – ЄС, додаток XXXII, морський транспорт)***

213. Директива 2009/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року стосовно загальних правил і стандартів для інспектування та організації огляду суден, а також інших спільних дій морськими адміністраціями.
214. Регламент (ЄС) 391/2009 Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року про загальні правила й стандарти щодо організацій із корабельного інспектування й огляду.
215. Директива 2009/21/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року стосовно відповідності вимогам держави прапора.
216. Директива 2009/16/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року стосовно контролю держави порту.
217. Регламент (ЄС) № 336/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 лютого 2006 року про імплементацію Міжнародного кодексу з управління безпекою в рамках Співтовариства та скасування Регламенту Ради (ЄС) № 3051/95.
218. Регламент (ЄС) № 392/2009 Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року про відповідальність морських пасажирських перевізників у разі нещасних випадків.
219. Директива 2009/45/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 6 травня 2009 року стосовно правил і стандартів безпеки для пасажирських суден. Директива Ради 1999/35/ЄС від 29 квітня 1999 року про систему обов'язкових оглядових заходів для безпечного функціонування регулярних перевезень поромами типу ро-ро та швидкісними пасажирськими суднами.
220. Директива 2003/25/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 14 квітня 2003 року про специфічні вимоги до стабільності трейлерних пасажирських суден.
221. Регламент (ЄС) № 417/2002 Європейського Парламенту та Ради від 18 лютого 2002 року про прискорення запровадження вимог про подвійний корпус або еквівалентну конструкцію для нафтоналивних суден із одинарним корпусом і про припинення дії Регламенту Ради (ЄС) № 2978/94.
222. Директива 2001/96/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 4 грудня 2001 року, що встановлює узгоджені вимоги й процедури безпечного завантаження та розвантаження суховантажу.
223. Директива Європейського Парламенту та Ради 2000/59/ЄС від 27 листопада 2000 року про портове приймальне обладнання для корабельних відходів і залишків вантажу.
224. Регламент (ЄС) № 782/2003 Європейського Парламенту та Ради від 14 квітня 2003 року про заборону оловоорганічних сполук на суднах.
225. Директива 2005/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 жовтня 2005 року щодо поліпшення безпеки портів.
226. Регламент (ЄС) № 725/2004 Європейського Парламенту та Ради від 31 березня 2004 року про посилення безпеки суден і портових споруд.

***Внутрішній водний транспорт***

227. Міжнародний кодекс із управління безпечною експлуатацією суден і запобігання забрудненню (МКУБ).
228. Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ВОПНВ/ADN) від 25 травня 2000 року.

***Резолюції ЄЕК ООН***

229. Рекомендації, які стосуються технічних приписів, що застосовуються до суден внутрішнього плавання (Резолюція № 17).
230. Запобігання забрудненню вод суднами внутрішнього плавання (Резолюція № 21).
231. Сигналізація на внутрішніх водних шляхах (СИГВВШ – Резолюція № 22).
232. Європейські правила судноплавства по внутрішніх водних шляхах (ЄПСВВШ – Резолюція № 24) та ін.
233. Законодавство ЄС.
234. Директива 2006/87/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 12 грудня 2006 року, що встановлює технічні вимоги до суден внутрішніх водних шляхів.

***Внутрішнє законодавство***

235. Водний кодекс України.
236. Правила запобігання забрудненню із суден внутрішніх водних шляхів України.
237. Постанова КМУ від 12.07.2005 р. № 557 «Порядок видачі дозволів на проведення робіт на землях водного фонду».
238. Постанова КМУ «Про затвердження Порядку затвердження проектів будівництва і проведення їх експертизи».
239. ДБН А.2.2-1-2003 «Склад і зміст матеріалів оцінки впливів на навколишнє середовище (ОВНС) при проектуванні і будівництві підприємств, будинків і споруд».
240. ДБН А.2.2-3:2012 «Державні будівельні норми. Склад і зміст проектної документації на будівництво».
241. ДБН А.3.1-5-96 «Організація будівельного виробництва».
242. ДБН А.2.2-3-2012 «Склад і зміст проектної документації на будівництво».
243. ДБН В.2.4-3:2010 «Гідротехнічні споруди. Основні положення проектування».
244. ДСН 3.3.6.037-99 «Державні санітарні норми. Санітарні норми виробничого шуму, ультразвуку та інфразвуку».
245. ДСТУ – НБВ.1.1-27:2010 Захист від небезпечних геологічних процесів, шкідливих експлуатаційних впливів, від пожежі.
246. ВБН 33- 4759129–03-05-92 «Проектирование, упорядочение и эксплуатация водоохраных зон водохранилищ».
247. Методики розрахунків збитків, заподіяних рибному господарству внаслідок порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища (наказ Міністерства охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України від 18.05.1995 р. № 36).
248. Інструкція щодо процедур приймання та скидання водяного баласту на акваторії річкових внутрішніх водних шляхів України (наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 13.06.2007 р. № 491).

**Інформаційне видання**

*Проект ПРООН/ГЕФ  
«Інтеграція положень Конвенції Ріо  
у національну політику України»*

**SWOT-АНАЛІЗ І АНАЛІЗ ПРОГАЛИН  
(GAP-АНАЛІЗ) ПОЛІТИК, ПРОГРАМ, ПЛАНІВ  
І ЗАКОНОДАВЧИХ АКТІВ У ГАЛУЗІ ТРАНСПОРТУ  
ТА ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ**

**ТА ПІДГОТОВКА РЕКОМЕНДАЦІЙ ЩОДО ЇХ УДОСКОНАЛЕННЯ  
ВІДПОВІДНО ДО ПОЛОЖЕНЬ КОНВЕНЦІЙ РІО**

Підписано до друку \_\_\_\_\_  
Формат 60x84/8. Папір Офс.  
Ум. арк. 16,51. Наклад 300 примірників.

Видання та друк: ФОП Грінь Д.С.,  
73033, м. Херсон, а/с 15  
e-mail: dimg@meta.ua  
Свід. ДК № 4094 від 17.06.2011