

1. Архіпова Г. І., Ткачук І. С., Глушков Є. І. Аналіз впливу відпрацьованих автомобільних газів на стан атмосферного повітря в густонаселених районах. *Вісник НАУ*. 2009. № 1. С. 78-83

2. Автотранспорт і навколишнє середовище: проблеми і шляхи їхнього вирішення. URL: <https://www.zoda.gov.ua/news/7207/avtotransport-i-navkolishnjeresredovishe-problemi-i-shlyahi-jihnogo-irishennya.html>

1. Коломієць С.С. Підвищення екологічної безпеки автотранспортних підприємств. Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата технічних наук за спеціальністю 21.06.01-екологічна безпека. Київ. 2019. URL: <https://nau.edu.ua/site/variables/news/2019/5/disert%20Kolomiets.pdf>

3. Васькіна І.В. Аналіз впливу автотранспортних засобів на навколишнє середовище в селітебних зонах міст. *Екологічна безпека*. 2009. №8.С.16-19.

4. Лим Т. Е. Влияние транспортных загрязнений на здоровье человека. *Экология человека*. 2010. №1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vliyanie-transportnyh-zagryazneniy-na-zdorovie-cheloveka-obzor-literatury>.

УДК 20.1502.7.

ОКРЕМІ ПОНЯТТЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЖИТТЄДІЯЛЬНОСТІ

Іваненко Валерія

Курепін В.М., старший викладач

Миколаївський національний аграрний університет

Сучасний світ давно вже став надзвичайно складним, суперечливим, нестійким, людство постало перед проблемою виживання, адже у сучасному світі природа дедалі стає все більш штучною. Тим самим створюється підґрунтя для порушення екологічної рівноваги в природі, руйнації екосистеми. Екологічні проблеми в тій або іншій мірі завжди супроводжували становлення і розвиток цивілізації. Однак, те, що було в минулому, не може йти ні в яке порівняння з протиріччями, що виникають при взаємодії суспільства і природи в сучасну епоху.

Початок ХХІ століття – це час усвідомлення кризи цивілізації, заснованої на індивідуалізмі, споживанні та підкоренні природи. Це час усвідомлення того, що природа має абсолютну цінність не тому, що вона приносить користь, а тому, що без неї неможливе існування людства [1, с. 51]. Екологічна криза століття засвідчує, що біосфера та її компоненти є досить крихкими структурами. Вони почали інтенсивно руйнуватися під впливом глобального антропогенезу та втрачати сприятливі для людини властивості. Оскільки якість життя людини визначається сукупністю не лише матеріа-

льних, духовних, соціальних, демографічних, але й екологічних компонентів, то в умовах екологічної кризи вона почала знижуватися.

Однією з найгостріших екологічних проблем, зумовлених посиленням техногенного впливу на природне середовище є стан атмосферного повітря. Зростання забруднення атмосфери фреонами, оксидами азоту може призвести до зниження вмісту стратосферного озону; за рахунок згоряння викопного палива, зменшення площ лісів, виснаження гумусового шару і деградації ґрунтів зростає концентрація вуглекислого газу [2, с. 171]. Кислотні осадки стали істотними компонентами атмосфери. Вони випадають в країнах Європи, Північній Америці, а також в районах найбільших агломерацій Азії і Латинської Америки. Надходження в атмосферу сполук сірки і азоту при спаленні викопного палива в стаціонарних установках і двигунах транспорту завдають шкоди будівлям і металевим конструкціям, викликають дигресію і загибель лісів, знижують урожай багатьох сільськогосподарських культур, погіршують родючість ґрунтів, що мають кислу реакцію, і стан водних екосистем.

Світовий океан є безвідмовним приймачем усякого роду відходів. Скид у нього надто великої кількості шкідливих речовин, зростаюче забруднення морського середовища, засмічення річкових естуаріїв робить реальним припущення про те, що може наступити такий момент, коли океан перестане служити людині. Щорічно в океан потрапляє значна кількість антропогенних забруднювальних речовин, це мільйони тон отрутохімікатів, хлорорганічних пестицидів, хімічних добрив, фосфорних сполук, нафти, ртуті, свинцю, цинку, твердих відходів та сміття, пластмас, інше [3, с. 85]. Також проблема забруднення та виснаження водних ресурсів викликана зростанням використання води промисловістю, сільським і житлово-комунальним господарством.

Найбільше забруднення Світового океану відбувається в його мілководній прибережній зоні. Шельф океану - це райони, де більшість морських організмів проводить значну частину свого життя; до того ж саме тут мільйони рибалок заробляють собі на життя, а ще більша кількість людей відпочиває. Проблема захисту Світового океану нині стала однією з найактуальніших, вона стосується всіх країн, навіть тих, що не мають безпосереднього виходу до океану. З огляду на це ООН розроблено й прийнято кілька важливих угод, що регулюють судноплавство, рибальство, добування корисних копалин із морських родовищ тощо.

Найшкідливішими для навколишнього природного середовища є забруднення ґрунтів хімічними та біологічними компонентами, зокрема радіонуклідами, важкими металами, пестицидами, збудниками інфекційних хвороб [3, с. 87]. В місцях випадання промислових викидів деградують природні і культурні біоценози, погіршуються фізико-хімічні властивості і біологічна активність ґрунтів, посилюється їх ерозія, виникає нове надзвичайно небезпечне явище підкислення чорноземів, знижується врожайність культур. За

історичний час внаслідок вияву прискореної ерозії, дефляції та інших негативних процесів людство втратило майже 2 млрд. га продуктивних земель.

Людина, через значне відчуження від іншої живої природи, завдяки великій чисельності і величезному надбіологічному споживанню природних ресурсів стала, власне кажучи, головною причиною порушення рівноваги в природі. Водночас, зберігаючи безліч генетичних зв'язків із природою, людство виявилось в ситуації гострого протиріччя між своїм біологічним походженням, біологічною сутністю й антибіологічною поведінкою стосовно до навколишньої природи, а через неї – й до самої себе.

Література

1. Vyshnevskaya O., Chabanenko O., Khrystenko T. (2019). Environmental dimensions of the global world. *Modern Economics*, 15(2019), 49-56. DOI: [https://doi.org/10.31521/modecon.V15\(2019\)-07](https://doi.org/10.31521/modecon.V15(2019)-07).

2. Курепін В. М. Механізм управління екологічною безпекою об'єктами господарювання на засадах маркетингу / В. М. Курепін, В. С. Іваненко // Обліково-аналітичне і фінансове забезпечення діяльності суб'єктів господарювання: національні, глобалізаційні, євроінтеграційні аспекти : матеріали IV міжнародної науково-практичної інтернет-конференції, м. Миколаїв, 20-21 листопада 2019р. – Миколаїв : МНАУ, 2019. – С. 169 – 172. URL:<http://dspace.mnau.edu.ua/jspui/handle/123456789/6411>.

3. Курепін В. М., Горбунова К. М., Веліховська А. Б. Пріоритети екологоорієнтованого економічного розвитку аграрного сектору. *Modern Economics*. 2020. № 23(2020). С. 80-88. DOI: [https://doi.org/10.31521/modecon.V23\(2020\)-13](https://doi.org/10.31521/modecon.V23(2020)-13).

УДК 625.1:504.064

ЕКОЛОГІЧНА ОЦІНКА ДІЯЛЬНОСТІ ВУЗЬКОКОЛІЙНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ В УКРАЇНСЬКИХ КАРПАТАХ

Куштик М. І.

Лук'янчук Н. Г., канд. с-г. наук, доцент
Національний лісотехнічний університет України

Вузькоколійки є одним із цікавих та найбільш перспективних об'єктів для розвитку рекреації у Карпатському регіоні. Тому закономірно виникає питання їх технічного стану та можливості використання.

З проведеного огляду літературних джерел встановлено, що історія вузькоколійок сягає початку XIX ст., коли внаслідок зростання економіки Австро-Угорщини почалось масове вирубання лісових ресурсів та вивезення деревини з Карпат. Першими власниками цих залізниць були підприємці: австрій-