

PV (потенційна або альтернативна цінність) – вартість вигід послуг екосистем, що поки не використовуються (зберігаються або охороняються), але можуть використовуватися в майбутньому;

AeV (*aesthetic value* – естетична цінність) – вартість вигід послуг екосистем, що не будуть використовуватися й у майбутньому даним поколінням населення, яке отримує власне естетичне задоволення в цей час і прагне продовжити це задоволення для майбутніх поколінь.

Використовуючи ринкові й квазіціни (позаринкові, сурогатні) для визначення цінності екосистемних послуг, рівняння (1) можна надати таким чином:

$$T_{evp} = P_m Q_m + P_s Q_s, \quad (2)$$

де T_{evp} – цінність екосистемних послуг у грошовому вигляді;

Q_m – кількість послуг за ринковими цінами;

Q_s – кількість послуг за сурогатними цінами;

P_m – ринкова ціна одиниці екосистемних послуг категорії m ;

P_s – квазіціна одиниці екосистемних послуг категорії s .

Застосування сурогатних світових цін доцільно, тому що масштаби використання ринкових цін поки обмежені політично, географічно і по обсягах викидів. Характерним прикладом є скептичне ставлення адміністрації президента США Д. Трампа до Паризької угоди з клімату. У примарному майбутньому за умов реалізації Паризької угоди квазіціни можуть трансформуватися у світові ринкові ціни.

З точки зору стратегування розвитку міст, оцінка екосистемних послуг особливо перспективна для мегаполісів, які є головним джерелом антропогенних викидів парникових газів і пов'язаних з ними змін клімату. Використовуючи рівняння (2), можна одержати більш повну економічну оцінку екосистемних послуг і обґрунтувати систему платежів за їх надання.

Рогозін А. С., канд. техн. наук, доц.,

Волошин В. С., магістрант,

Харківський національний університет міського господарства імені О. М. Бекетова, Україна

АНАЛІЗ І ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ПРАЦЮЮЧИХ У ХАРКІВСЬКОМУ ЕЛЕКТРОВОЗНОМУ ДЕПО «ХАРКІВ ГОЛОВНЕ»

Безумовно, безпечних виробництв, як і цілковито безпечних технік і технологічних процесів, не існує. З небезпекою пов'язана будь-яка діяльність людини, всякий раз є певний ризик отримати травму, захворювання, інвалідність, матеріальний збиток.

Потрапляючи в зону дії залізничного транспорту, людина піддається підвищеній загрозі травматизму, електротравматизму, шкідливого впливу

шуму, вібрацій, електромагнітних полів, несприятливих мікрокліматичних факторів виробничого середовища, забрудненого повітря робочої зони тощо.

В умовах будь-якого сучасного виробництва або системи обслуговування, в тому числі і на залізничному транспорті, кожен працівник повинен бути захищений. Захист життя і здоров'я працівника – основа охорони праці.

Основним напрямком державної політики в галузі охорони праці є забезпечення пріоритету (верховенства) збереження життя і здоров'я працівників. Жодні виробничі або економічні показники не повинні бути вищими за, ніж безпека і здоров'я людини.

Кожному працівнику в максимально можливій мірі повинні бути забезпечені безпечні умови праці. Під умовами праці розуміють сукупність факторів трудового процесу і робочого середовища, в якій здійснюється діяльність людини. Під безпечними умовами праці розуміють такі умови, при яких вплив на працюючих шкідливих і/або небезпечних виробничих факторів виключено, або рівні їх впливу не перевищують встановлених нормативів.

На залізничному транспорті серед професійних захворювань передують ті, які пов'язані з впливом пилу (аерозолів). Друге місце посідають захворювання, викликані впливом інтенсивного виробничого шуму і вібрацій. Третє місце ділять захворювання опорно-рухового апарату від тяжкості праці і захворювання, пов'язані з впливом несприятливих мікрокліматичних факторів виробничого середовища.

Щоб захистити життя і здоров'я людини, знизити ризики до можливого мінімуму, необхідна конкретна система заходів. Потрібна і система заходів щодо пом'якшення наслідків негативних впливів на працівника, якщо такі все-таки відбулися.

Дотримання правил і норм охорони праці та виробничої безпеки – одна з основних заходів попередження виробничого травматизму і профзахворювань на виробництві. Документи, які регламентують рівні негативних впливів, носять обов'язковий характер.

Міра ефективна при суворому контролі за її дотриманням з боку адміністрації підприємства, галузевих служб охорони праці, відповідних адміністративних органів. Правові положення законів з охорони праці, міжгалузеві і галузеві нормативи і регламентуючі рівні негативних впливів (в сфері своїх виробничих обов'язків) необхідно знати кожному.

Потрібно вчити людину знанням, що дозволяють передбачити, ідентифікувати (впізнавати за певними ознаками) виробничу небезпеку або шкідливість, навичкам попереджати небезпеки і відстежувати шкідливості виробничого середовища, розуміти їх прояви, оцінювати можливі наслідки, вміти знижувати їх рівні. Працівник повинен вміти відстоювати перед роботодавцем свої законні права на безпечне і нешкідливе робоче місце.

Організаційно-виробнича структура електровозного депо «Харків Головне» побудована на тому принципі, що воно займається одночасно експлуатацією локомотивів та їх ремонтом.

В якості запобіжного зниження ймовірності травмування і шкідливого впливу технологічних процесів на працівників висувається застосування

висококомеханізованого і автоматизованого обладнання, верстатів-автоматів з програмно-числовим управлінням, робототехніки. Персонал у таких випадках, як правило, віддалений від робочих органів такого обладнання (захищений відстанню) і позбавлений необхідності тривало перебувати в зоні його дії (захищений часом). До того ж сучасне обладнання конструктивно забезпечується системами різних захистів, покликаних унеможливити травматизм і шкідливий вплив технологічного процесу на працівників.

Так, як у цеху з ремонту та технічного огляду локомотивів, проводяться зварювальні та малярні роботи, необхідно оснастити приміщення вентиляційною системою для зменшення впливу шкідливих та небезпечних речовин при цих роботах, так як теперішня система застаріла і не справляється, у зв'язку зі збільшенням обсягів робіт.

Для створення нормальних умов роботи у цеху рекомендовано змінити загальне освітлення цеху, що задовольняє нормам.

Надзвичайні ситуації на транспорті досить часто бувають чреваті важкими екологічними наслідками. У багатьох випадках аварії супроводжуються отруєнням людей, зараженням води, ґрунту і атмосфери аміаком, хлором, кислотами та ін. Аварійні ситуації часто загострюють екологічні проблеми навколишнього середовища. Виникає необхідність захисту населення і природного середовища, щоб несприятлива екологічна обстановка, що виникла в результаті аварії на транспорті, не позначилася негативно на здоров'я, тривалості життя і репродуктивних можливостях людей, що опинилися або працюють в межах небезпечної зони.

Запропоновані заходи дозволять значно підвищити рівень пожежної і техногенної безпеки об'єкту, оскільки спрямовані на виключення можливості виникнення аварій і пожеж у будівлях і спорудах і обмеження їх наслідків.

Федотова Ю. В., канд. економ. наук, доц.,
*Харківський національний університет міського
господарства імені О. М. Бекетова, Україна*

ГЛОБАЛЬНІ МІСТА У СВІТОВІЙ ЕКОНОМІЦІ

Сучасний етап розвитку суспільства можна охарактеризувати як час великих міст. Агломерації стають авторитетними суб'єктами у сфері світової політики, бізнесу, культури та науки. Актуальність дослідження цієї проблеми визначається, з одного боку, очевидною зростаючою роллю міст у світі, а з іншого – складністю управління соціокультурними процесами, що відбуваються у таких системах.

Різноманітність термінів, які характеризують великі міста, відображає наявність значної кількості підходів до їх вивчення. Паралельно з терміном «глобальне місто» вживаються такі дефініції, як «світове місто», «мегамісто», «мегалополіс», «місто першого порядку», «альфа, бета, гама-міста», «метрополіс», «гетерополіс» та ін.