

In terms of the budget, the Program Poland-Belarus-Ukraine is the biggest ENI CBC program at the EU land borders over 170 M EUR will be granted from the Program to projects focusing especially on protection and promotion of cultural and natural heritage of border areas, infrastructural accessibility of the regions, improvement of border-crossings' infrastructure, procedures and services as well as development of healthcare and public security services.

The Program Strategy was adopted following the socio-economic analysis carried out at the request of the Managing Authority, in which the common national and regional priorities of the participating countries and their regions were identified. It is also based on the experience from the previous programming periods. The Program Strategy takes also into account the opinions of the various stakeholders on the common needs and challenges the Program area is facing. It finally reflects the decisions taken by the representatives of the Poland, Belarus and Ukraine in order to focus on the thematic areas in which the participating countries can address common problems and deal with the joint assets.

Cross-border cooperation brings together the communities on both sides of the border. It helps to transform the border into a possibility for development. A border can be a barrier but it can also be a gateway, an opportunity and a resource.

References:

1. *Cross-border cooperation benefiting from borders* [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://www.aebr.eu/files/publications/CBC_Benefiting_from_Borders.pdf

Муційовський Р. Ю.

гр. МЕ-48

Науковий керівник – к.е.н., ст. викладач, С. О. Комаринець

ДОТРИМАННЯ ЕКОЛОГІЧНИХ СТАНДАРТІВ У АВТОМОБІЛЕБУДУВАННІ

Щороку через забруднення повітря, спричинене транспортом, в Європі помирає 10 000 людей, а 5 000 серед них внаслідок роботи дизельних двигунів, які продукують таку кількість вихлопних газів, що перевищує гранично допустимі норми. Особливо багато фатальних випадків спричиняють вихлопні гази таких двигунів у Німеччині, Італії та Франції.

Наприклад, дизельний скандал розгорівсь навколо компанії Фольксваген (Volkswagen), де виявлено нелегально вмонтоване автовиробником програмне забезпечення в керуванні дизельних двигунів автомобілів концерну з метою обійти місцеві стандарти захисту середовища. Вмонтоване

програмне забезпечення вмикало фільтри під час стендових перевірок, чим змінювало режим роботи двигуна, значно знижуючи рівень викиду шкідливих газів. При звичайній експлуатації двигуна під час руху пристрій вимикав фільтри і викиди шкідливих речовин багаторазово перевищували допустимі норми [1].

Концерн Фольксваген, найбільший автовиробник Європи, зізнався, що він маніпулював дизельними двигунами на близько 11 мільйонів автомобілів, у тому числі на своїх брендах Фольксваген, Ауді, Порше, Шкода і Сеат.

Шість років по тому, коли інженери Фольксваген у штаб-квартирі фірми у Вольфсбурзі не змогли довести, що викиди оксидів азоту є нижчими за дозволені, вони почали встановлювати програмне забезпечення, яке розробило Ауді ще у 1999 році, здатне відключати певні функції двигуна [2].

Викриття махінації (вмикання-вимикання фільтрів) було оприлюднено 18 вересня 2015 Агентством з охорони навколишнього середовища США. Офіційним повідомленням концерну Фольксваген і прес-релізом для ЗМІ й одразу було визнано автовиробником. Продаж деяких моделей із модельного ряду 2015 року було припинено. Керівництво концерну принесло свої вибачення клієнтам, погодилося всіляко сприяти розслідуванню і заявило, що проведе також власне внутрішнє розслідування.

Подія спричинила гучний міжнародний скандал, концерн поніс мільярдні збитки у вигляді штрафних санкцій та витрат на переробку вже проданих автомобілів, у відставку пішло чимало вищих менеджерів Фольксваген, на чолі з генеральним директором Мартіном Вінтеркорном. Постраждала репутація не тільки концерну і його турбодизельних двигунів, а й усієї галузі автобудування Німеччини у цілому. Критики закидають керівництву концерну «кримінальну діяльність». Біржова ціна акції концерну Фольксваген за кілька днів упала на 40 % [3].

Уряди європейських країн лише на початку 90-х років минулого століття почали розробляти систему заходів для поліпшення екологічної безпеки. Виробників автомобілів і автомобільних двигунів зобов'язали поетапно вдосконалювати свою продукцію з метою зменшення шкідливих викидів у вихлопних газах. Встановлені вимоги до максимальних викидів двигунів внутрішнього згоряння отримали назву «Євро» і, залежно від ступеня жорсткості вимог, носять назву: «Євро-0», «Євро-1», «Євро-2», «Євро-3», «Євро-4», «Євро-5», «Євро-6».

«Євро» є системою контролю токсичності відпрацьованих газів автомобільних двигунів, що встановлює норми токсичності, яким повинні відповідати автомобілі та інша техніка в країнах ЄС.

Стандарти встановлюють норми і методи вимірювання вмісту оксиду вуглецю та вуглеводнів у відпрацьованих газах автомобілів під час роботи двигуна в режимах холостого ходу та гранично допустимі величини

нормованих показників викидів видимих забруднювальних речовин (димності) відпрацьованих газів двигунів автомобілів у режимі вільного прискорення двигуна та методи їх вимірювання.

Отже, треба дотримуватися стандартів захисту середовища, оскільки це збереже довкілля та здоров'я мільйонам жителів по всьому світу, а не проводити махінації з двигунами автомобілів заради високих продажів.

Література

1. *Афера концерну Volkswagen з маніпуляцією вихлопом [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zbruc.eu/node/70817>*
2. *Афера концерну Фольксваген з викидами почалася з компанії Ауді [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://zik.ua/news/2016/04/20/afera_kontsernu_folksvagen_z_vykydamy_pochal_asya_z_kompanii_audi_inozmi_692161*
3. *Дизельгейт : як скандал з Volkswagen вплине на світ і Україну [Електронний ресурс] – Режим доступу*

Настьошин Н.

студ. групи ОП-14

Науковий керівник-к.е.н., доц. каф. ТПЕ Тревого О.І.

ІНВЕСТИЦІЙНІ ПЕРСПЕКТИВИ УКРАЇНИ В ІТ СФЕРІ

Комп'ютерним технологіям пророкують роль локомотива української економіки, якщо цьому не завадять дії уряду та обшуки податківців. Сьогодні, без перебільшення, сфера інформаційних технологій є одним із головних драйверів економіки нашої країни. Вона займає третій рядок за обсягом експортної виручки і поступається за цим параметром лише таким «класичним» індустріям, як агро і металургія. Однак подібне досягнення – не миттєвий результат, а наслідки десятка років кропіткої роботи.

Україна – один з лідерів за кількістю та якістю розробників в Центральній та Східній Європі та займає провідні позиції у світі за чисельністю сертифікованих ІТ-фахівців. І звичайно, наші кваліфіковані розробники високо цінуються у світі, на них є попит, що сприяє деякому відтоку кадрів, проте, збільшенням кількості програмістів до 91,7 тис. за останні 4 роки в Україні сприяло зростанню частки ІТ-бізнесу у ВВП країни з 0,6 до 3,3%. За підрахунками експертів РwС, ІТ-галузь, яка має яскраво виражену орієнтацію на експорт, продовжить динамічно зростати, до 2020 року прогнозовано зросте в двічі з 27,2 млрд. гривень доходів. В період з 2012 по 2016 рік частка ІТ у ВВП України зросла з 1,1 млрд.дол. до 2,7 млрд.дол.

Сьогодні на ринках фінансів зростає популярність послуг із захисту даних, продукти ІТ сектору у цій сфері, кількість захищених серверів, за