



AMO.CZ

LISTOPAD 2016

BACKGROUND REPORT | XXII | OSN | UNEA | 01

Zelená ekonomika

Tomáš Kosub



PRAŽSKÝ STUDENTSKÝ SUMMIT | WWW.STUDENTSUMMIT.CZ



1 Úvod

Zelená ekonomika je definována jako ekonomika, která se snaží zaměřit na minimalizaci rizik a dopadů lidské produkce na životní prostředí, přičemž se soustředí na fenomén trvale udržitelného rozvoje světa.¹ Trvale udržitelný rozvoj má několik definic. Ta nejpoužívanější, kterou od konce 80. let využívá Organizace spojených národů, jej označuje jako typ rozvoje, který zajistí potřeby současné generaci tak, aby neomezil splnění potřeb dalších generací nebo jiných národů. Jiné definice hovoří o rovnováze tří pilířů: ekonomického, sociálního a environmentálního. Jinými slovy se jedná o rovnováhu mezi vývojem ekonomiky, životní úrovní obyvatel a zátěží, kterou nese životní prostředí.²

Další definice říká, že trvale udržitelný rozvoj je takový, který ve svém důsledku zlepšuje lidský blahobyt a zrovnopravňuje mezi sebou jednotlivé členy společnosti, zatímco značně snižuje celkový dopad této činnosti na životní prostředí a přírodu. Jedná se tedy o řešení otázky, jak vytvářet blahobyt tak, aby byla společnost spokojená a zároveň to co možná nejméně ovlivňovalo životní prostředí.

Navzdory tomu, že se tato otázka objevila v povědomí světových leaderů již na počátku 70. let 20. století, její převedení do praxe si vzalo svůj čas a největší pokroky vidíme až na konci 2. tisíciletí. Jedná se o významné téma, které bylo předloženo před mezinárodní společností a je zde naprosto nezbytná spolupráce co největšího počtu států, aby se tento problém začal postupně řešit. Týká se každého jednoho státu i společnosti, a právě Environmentální shromáždění se svou povahou může touto tematikou zabývat.

Hlavním cílem je tedy dosažení co největší rovnosti mezi jednotlivými pilíři a udržení tempa rozvoje světa alespoň na úrovni, na které je nyní. Vytvořit mechanismy, které toto zabezpečí, je tudíž nezbytné.³

1.1 Zelená ekonomika a udržitelný rozvoj v mezinárodní politice

Naprosto zásadní obrat na mezinárodní úrovni nastal v roce 1972, kdy byla vypracována zpráva s názvem Meze růstu (nebo také První zpráva Římského klubu). Jejím výsledkem bylo zjištění, že v prostředí s omezenými zdroji (potraviny, nerostné suroviny, voda apod.) při tehdejší úrovni spotřeby je vysoce pravděpodobné, že svět zkolabuje. Sešlo se tedy shromáždění států, které se zaobíralo možnými řešeními, které by dokázaly limitující faktory omezit, zcela zrušit či navrhnout takové postupy, během kterých budou minimalizovány ztráty.

V roce 1980 vypracovaly tři mezinárodní organizace – Program OSN pro životní prostředí (UNEP), Mezinárodní svaz ochrany přírody (IUCN) a Světový fond na ochranu přírody (WWF) dokument s názvem Světová strategie ochrany životního prostředí. V tomto dokumentu byl poprvé použit pojem trvale udržitelný rozvoj. V odstavci sedmi let byla přijata také zpráva, která definovala trvale udržitelný rozvoj jako rozvoj, který naplňuje současné potřeby, aniž by omezoval schopnost budoucích generací naplnit jejich potřeby.

Určitým přelomovým rokem byl rok 1992, kdy se uskutečnila konference v Riu de Janeiro. Došlo ke schválení Deklarace o životním prostředí a rozvoji (také

¹ COMMUNICATING SUSTAINABILITY FOR THE GREEN ECONOMY. 2014. New York: M.E. Sharpe. ISBN 978-0-7656-3680-5.

² ZÁKLADNÍ POJETÍ KONCEPTU UDRŽITELNÉHO ROZVOJE [online]. 2012. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, [cit. 2016-07-13]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/cs/Microsites/PSUR/Uvodni-informace-o-udrzitelnem-rozvoji/Zakladni-pojeti-konceptu-udrzitelnego-rozvoje>

³ Towards a Green Economy: Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication [online]. 2011. Arendal: UNEP/GRID [cit. 2016-07-10]. ISBN 978-92-807-3143-9. Dostupné z: http://web.unep.org/greeneconomy/sites/unep.org.greeneconomy/files/field/image/green_econom_yreport_final_dec2011.pdf



známo pod názvem Charta Země), která ustanovovala takzvanou Agendu 21 (akční plán v oblasti ochrany přírody) a mimo to také vytyčila 27 bodů trvale udržitelného rozvoje světa. O rok později byl ustaven Výbor OSN pro trvale udržitelný rozvoj.⁴

Na přelomu tisíciletí, v roce 2000, se v New Yorku konal Summit tisíciletí OSN, na kterém byla přijata Miléniová deklarace. Ta obsahovala 8 cílů, které chtěly členské země do roku 2015 dosáhnout. Mimo to zde byl problém udržitelné budoucnosti vyhlášen za nejnáléhavější výzvu té doby.^{5,6} O dva roky později se v Johannesburgu konala Celosvětová konference OSN o udržitelném rozvoji. Zdůraznila především podstatu v zajištění rovnováhy ve všech třech pilířích rozvoje.⁷

Rok 2012 se však již vyznačoval formováním nového programu trvale udržitelného rozvoje. Během konference OSN o udržitelném rozvoji (opět v Riu de Janeiro), jinak také konference 2012+20, byla vytvořena a přijata politická deklarace „Budoucnost, kterou chceme“. Název tohoto setkání byl odvozen od konference Země z roku 2012, na kterou tato konference do jisté míry navazovala. Zúčastnil se jí rekordní počet účastníků z řad akademiků, politiků či zástupců neziskových skupin.⁸

Od roku 2015 existuje nový seznam cílů udržitelného rozvoje (SDGs), kterých je 17. Jedná se o cíle, ke kterým se lze v průběhu jednání odkazovat. Navazují na úspěšně hodnocenou agendu Rozvojových cílů tisíciletí (MDGs) z roku 2000. Seznam cílů je výsledkem vyjednávání mezi lety 2012 – 2015 a na její tvorbě se podílely všechny členské státy OSN. Určuje tedy 17 problematických sfér, které se bude snažit v průběhu 15 let (do roku 2030) napravit, či v nich zlepšit stávající situaci.⁹

Zpravidla se jedná o problémy dlouhodobějšího charakteru, které je potřeba neustále kontrolovat a dohlížet na jejich plnění. Cíle oficiálně schválil summit OSN 25. září 2015 v New Yorku v dokumentu Přeměna našeho světa: Agenda pro udržitelný rozvoj 2030. Zmiňme například snahu o ukončení chudoby a hladu, kvalitní život a zdravotní péči, kvalitní vzdělání, genderovou rovnost, pitnou vodu, dostupné a čisté energie, klimatická opatření, ochranu vodní a suchozemské fauny a flory či partnerství ke splnění cílů.¹⁰

Angažovanost v této oblasti lze také přiřknout institucím Evropské unie, které se aktivně podílejí na naplňování těchto cílů, a to převážně v Evropském makroregionu. Na základě hlavy XX Smlouvy o fungování Evropské unie například upravují předpisy EU nakládání s odpady, kvalitu ovzduší nebo vody. Zabývá se také environmentální legislativou v oblasti dopravy či energetiky. A je hráčem v globální politice, co se týče environmentální politiky a boje proti změnám klimatu.¹¹

⁴ ZÁKLADNÍ POJETÍ KONCEPTU UDRŽITELNÉHO ROZVOJE [online]. 2012. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, [cit. 2016-07-13]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/cs/Microsites/PSUR/Uvodni-informace-o-udrzitelnem-rozvoji/Zakladni-pojeti-konceptu-udrzitelneho-rozvoje>

⁵ MDGs 2015: Fakta [online]. 2015. Praha, Informační centrum OSN [cit. 2016-07-11]. Dostupné z: <http://www.osn.cz/mdgs-2015-fakta/>

⁶ Rozvojové cíle tisíciletí – MDGs (2000-2015) [online]. Rok vydání neuveden. [cit. 2016-07-13]. Dostupné z: <http://www.fors.cz/rozvojova-spoluprace/evropska-politika/rozvojove-cile-tisicileti-mdgs/#.V4aR6vkgXIV>

⁷ ZÁKLADNÍ POJETÍ KONCEPTU UDRŽITELNÉHO ROZVOJE [online]. 2012. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, [cit. 2016-07-13]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/cs/Microsites/PSUR/Uvodni-informace-o-udrzitelnem-rozvoji/Zakladni-pojeti-konceptu-udrzitelneho-rozvoje>

⁸ Konference OSN o udržitelném rozvoji v roce 2012 [online]. 2012. Praha, Ministerstvo životního prostředí [cit. 2016-07-12]. Dostupné z: http://www.mzp.cz/cz/konference_osn_udrzitelny_rozvoj_2012

⁹ Cíle udržitelného rozvoje (SDGs) 2015-2030. Informační centrum OSN v České republice [online]. Praha: UNIC, Česká republika, [cit. 2016-07-12]. Dostupné z: <https://europa.eu/eyd2015/cs/czech-republic/posts/sustainable-development-goals>

¹⁰ Cíle udržitelného rozvoje (SDGs) [online]. 2015. Praha, Informační centrum OSN [cit. 2016-07-12]. Dostupné z: <http://www.osn.cz/osn/hlavni-temata/cile-udrzitelneho-rozvoje-sdgs-2015-2030/>

¹¹ Životní prostředí a změna klimatu [online]. Rok vydání neuveden. EUR-Lex, Přístup k právu Evropské unie [cit. 2016-07-12]. Dostupné z: http://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/environment.html?locale=cs&root_default=SUM_1_CODED%3D20%2CSUM_2_CODED%3D2003



1.2 Udržitelná produkce jako součást udržitelného rozvoje

V rámci udržitelného rozvoje lze mimo jiné vyčlenit i takzvanou udržitelnou produkci. Jedná se o proces vytváření zboží a služeb za využití prostředků, které jsou nízkoemisní, energeticky a zdrojově nenáročné, ekonomicky hodnotné, bezpečné na výrobu i užívání a jsou odměnou pro společnost i jednotlivce. Je-li totiž produkce udržitelná, pak z ní má výhody nejen životní prostředí, ale i zaměstnanci, zaměstnavatelé, společnost i nejrůznější organizace. Pro její maximální účinek je ale zapotřebí dlouhodobější plánování.

Udržitelná produkce má své principy, na kterých stojí. Je potřeba zajistit, aby produkt i jeho obaly byly bezpečné a ekologicky nezávadné po celou dobu jejich využívání. Služby by měly být organizovány tak, aby uspokojovaly lidské potřeby a povyšovaly ve společnosti vzájemnou rovnost a spravedlnost. Je také potřeba snížit množství odpadů a ekologicky závadného zboží, které by mělo být recyklováno či redukováno. Jakékoliv chemické nebo fyzické prvky či podmínky, které ohrožují člověka nebo životní prostředí, by měly být eliminovány. Prioritou by se měla stát bezpečnost a blahobyt všech zaměstnanců, stejně jako stálý rozvoj jejich talentů, schopností a možností. Výsledky se však dostávají jen v případě dlouhodobé snahy o zlepšení situace. Krátkodobé projekty přinášejí „jen“ benefity.¹²

Udržitelný rozvoj je však a priori definován jako ten, který udržuje podmínky stávajícího blahobytu, přičemž blahobyt budoucí negativně neovlivňuje. Otázkou však je, jaký blahobyt bude dostačovat budoucí generaci. To znamená, jaký blahobyt bude pro budoucí generaci dostačující k tomu, aby nemusel opětovně začít poškozovat životní prostředí.¹³

2 Udržitelný průmysl

Zpráva z roku 1987, známá jako zpráva Naše budoucnost, přišla s myšlenkou, že průmyslové procesy s efektivním využíváním zdrojů mají menší dopady na životní prostředí. Navzdory tomu, že od té doby byla spuštěna řada projektů s cílem udržitelné produkce v průmyslu a eliminace dopadů průmyslové výroby na životní prostředí, stále se jedná o výzvu, kterou je potřeba brát vážně.

Během druhé poloviny 20. století došlo ve většině průmyslových odvětví k několikanásobnému zvýšení produkce, což značně zatížilo životní prostředí. Průmysl byl v roce 2005 zodpovědný za zhruba třetinu spotřeby světové energie a přibližně za pětinu celkové produkce emisí. Jedná se především o důsledek faktu, že se průmysl od konce 20. století stal dominantní oblastí růstu rozvojových zemí světa. Dokázal zvýšit jejich HDP až na dvojnásobek. Historicky se HDP vyvíjel rychleji, než se stíhaly produkovat prostředky pro výrobu. To vedlo k řadě strukturálních změn, které redukovaly materiální vstupy a pracovní místa. V průmyslu dnes pracuje přibližně 23 % lidí.¹⁴

Cílem, který si udržitelný průmysl klade, je nižší tlak na životní prostředí. Proto se zaměřuje na snižování materiální náročnosti výroby a snaží se využívat materiál a energii co nejefektivněji, aby snížil znečištění ovzduší a redukoval množství odpadů. Realita dnešní doby však taktéž způsobuje strukturální změny

¹² What Is Sustainable production? [online]. Rok vydání neuveden. Lowell Center for Sustainable Production [cit. 2016-07-12]. Dostupné z: <http://www.sustainableproduction.org/about.what.php>

¹³ Towards a Green Economy: Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication [online]. 2011. Arendal: UNEP/GRID [cit. 2016-07-10]. ISBN 978-92-807-3143-9. Dostupné z: http://web.unep.org/greeneconomy/sites/unep.org.greeneconomy/files/field/image/green_economyreport_final_dec2011.pdf

¹⁴ Manufacturing. 2011. Towards a Green Economy: Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication [online]. Arendal: UNEP/GRID, s. 246 [cit. 2016-07-13]. ISBN 978-92-807-3143-9. Dostupné z: http://web.unep.org/greeneconomy/sites/unep.org.greeneconomy/files/field/image/7.o_manufacturing.pdf



podniků. Je to globalizace, se kterou přichází mezinárodní obchod, růst nových ekonomicky silných oblastí (především asijských) či zvyšování cen vstupních surovin. Právě nedostatek zdrojů a zvyšování jejich ceny je pro společnost z hlediska budoucího růstu průmyslu rizikem. Nedostatek vody, ropy, zemního plynu či kovů, je právě tím, s čím je třeba si poradit.

S rostoucím průmyslem souvisí také vyšší vstupní náklady a surovinová náročnost. Například spotřeba vody v průmyslu by v roce 2030 měla tvořit asi 20 % celosvětové spotřeby. Proti tomuto však jde plán, který má zamezit plýtvání vodou a snížit její odbyt o 40 % současného stavu.¹⁵

Průmysl má ale negativní dopady také na vzduch a půdu. Je potřeba omezit jeho dopady na životní prostředí a redukovat množství skleníkových plynů a polutantů, které jsou vypouštěny do ovzduší. Mají totiž za následek zdravotní potíže lidí a zvířat, a celkově degradují ekosystém. Navíc způsobují ztráty, které byly jen v EU za rok 2005 vyčísleny na 2,7 mld. eur.

V rámci strategických koncepcí zeleného rozvoje průmyslu najdeme například inovace v rámci poptávky a nabídky. Právě společnost, která dokáže efektivně využívat zdroje, je společnost s nízkými ztrátami, a to jak finančními, tak zdravotními. Redukce náročnosti produktů na materiál a energii, zvyšování podílu recyklovatelné části produktu či prodloužení životnosti produktu jsou další atributy, které omezují negativní dopady průmyslu na životní prostředí.

Další možností je využívání substitutů, a to všude, kde je to jen možné. Využívání elektrických motorů, kompresorů či pump, rozvoj nových, čistých technologií, které dokáží vylepšit efektivitu stávajících znečišťujících procesů, nebo cirkulární systém průmyslové výroby. Ten maximalizuje životnost produktu, a navíc po konci jeho životnosti umožní značnou část využít opětovně, případně ji recyklovat.

Nedílnou součástí zeleného průmyslu jsou investice do efektivního využívání materiálu a energie. Mnoho lidí používá generátory tepla, které jsou poháněny fosilními palivy (petrolej, benzín, atp.). Není zde však důvod, proč by tato energie nemohla být vytvářena ekologičtěji, například využíváním generátorů napájených solární energií či drobnou mechanickou činností. Ty však nejsou příliš oblíbené mezi obchodníky, jelikož by se jim značně snížily příjmy.

Pro zavedení udržitelného průmyslu je potřeba politických intervencí. Je nutné činit takové kroky, které budou směřovat k vytváření ekologických parků, při nichž bude docházet k úpravám mezinárodní legislativy a omezení dotační činnosti na výrobu fosilních paliv či k rozšíření zodpovědnosti distributora za výrobky. Je třeba dále snižovat spotřebu energie vhodnými investicemi, zavádět systém pokut za porušení ekologických norem atp. Je důležité si uvědomit, že lepších výsledků lze dosáhnout za pomoci čistých technologií.¹⁶

¹⁵ Manufacturing. 2011. Towards a Green Economy: Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication [online]. Arendal: UNEP/GRID, s. 257 [cit. 2016-07-13]. ISBN 978-92-807-3143-9. Dostupné z:

http://web.unep.org/greeneconomy/sites/unep.org.greeneconomy/files/field/image/7.0_manufacturing.pdf

¹⁶ Manufacturing. 2011. Towards a Green Economy: Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication [online]. Arendal: UNEP/GRID, s. 245-283 [cit. 2016-07-13]. ISBN 978-92-807-3143-9. Dostupné z:

http://web.unep.org/greeneconomy/sites/unep.org.greeneconomy/files/field/image/7.0_manufacturing.pdf



3 Udržitelná přeprava

Přeprava je velmi významnou službou pro lidstvo. S jejím rozšířením po celém světě a také s faktem, že je zprostředkovávána převážně spotřebou fosilních paliv, souvisí její negativní vliv na životní prostředí. Odhaduje se, že světová přeprava produkuje až 25 % celkové produkce CO₂.¹⁷ Naproti tomu však výzkumy o udržitelných formách přepravy odhalují v tomto odvětví velký potenciál a mnoho možností ke změně.

V současné době na přepravu působí negativní trendy, jako je zvyšující se množství přepravovaného zboží a počtu lidí, které se má do roku 2050 až zdvojnásobit. Transportní aktivity stále více spoléhají na motory s vnitřním spalováním, které mají za následek značné množství zplodin. Také se odhaduje, že se světová flotila vozidel a lodí v průběhu následujících desetiletí až zčtyřnásobí, přičemž 2/3 světové flotily vozů budou mimo země OECD¹⁸. Dalším negativním faktem je to, že motory s efektivním spalováním či hybridní technologie těmto trendům nebudou stíhat.

To s sebou nese značná rizika pro společnost a značné ztráty v hospodářství jednotlivých států, nemluvě o újmě na životním prostředí. Jedná se o zvyšování spotřeby energeticky bohatých surovin a produkci skleníkových plynů, zábory a degradaci půd, snižování bezpečnosti obyvatel či postupnou ztrátu biodiverzity.

Budoucnost však není tak černá, jak se může na první pohled zdát. První kroky vstříc zelené dopravě se již uskutečňují v mnoha zemích po celém světě. Navíc největší příležitosti mají právě rozvojové státy, které již nemusí opakovat chyby, kterými si rozvinuté země prošly. K tomu slouží právě rozvojové fondy. I ty jsou však terčem kritiky ze strany některých států a stávají se tak významným politickým sporem na mezinárodní úrovni.

Jednou ze strategií je například vyhýbání se cestám či redukce počtu cest, které lidé uskuteční. Lepší plánování vede k vyšší efektivitě spotřeby paliva, čímž se šetří jak peníze uživatelů vozidel, tak životní prostředí. V případě transportů je proto potřeba lepšího a efektivnějšího plánování (GPS systémy), vyhýbání se jízd bez nákladu a zajištění vysokého nákladového faktoru¹⁹.

Druhou strategií je přesun k zelenějším technologiím dopravy. Právě zvyšování atraktivity veřejné dopravy, její spolehlivosti a pohodlí, využívání kol či chůze taktéž dokáže ušetřit prostředky v mnoha oblastech a navíc omezit zácpy ve velkých městech, nemluvě o nižším znečištění.

V neposlední řadě je to rozvoj v oblasti vývoje a výzkumu zelených technologií. Zavádění nových alternativních pohonných jednotek (hybridní vozy, elektrické vozy, atp.) jsou dalším pozitivním přínosem.

Pro možnost implementace těchto strategií do národních zájmů je potřeba reflektovat nezbytnost počátečních investic do těchto projektů. Mezi tyto projekty patří budování infrastruktury pro autobusovou či kolejovou dopravu za účelem zvýšení jejich spolehlivosti, ale také budování chodníků a cyklostezek. Další možností je zavádění nových technologií, které by pomáhaly vykonávat některou práci z domova (videokonference, telework, atp.) či využívání čistých pohonných látek.

Tyto investice však přinesou i další benefity. Vitální palivová ekonomika a nákladní přeprava korelují s růstem ekonomiky. Zaprvé dojde k vytvoření nových pracovních míst v oblastech, které souvisejí s budováním a aplikací politiky

¹⁷ Transport. 2011. Towards a Green Economy: Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication [online]. Arendal: UNEP/GRID, s. 380 [cit. 2016-07-13]. ISBN 978-92-807-3143-9. Dostupné z:

http://web.unep.org/greeneconomy/sites/unep.org.greeneconomy/files/publications/ger/ger_final_dec_2011/10.o-TRA-Transport.pdf

¹⁸ Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj. Sdružuje 34 států, většina z nich je z Evropy. Mimoevropské členové jsou USA, Kanada, Austrálie, Nový Zéland, Japonsko, Jižní Korea, Chile, Mexiko, Izrael a Turecko.

¹⁹ Nákladový faktor je údaj, který určuje efektivitu, se kterou je náklad přepravován. Vysoký nákladový faktor tedy reprezentuje maximální využití nákladové kapacity daného dopravního prostředku.



udržitelné dopravy. Jedná se o místa v oblasti dopravní infrastruktury, výzkumu alternativních paliv, telekomunikace atp. Významně také přispěje k redukci chudoby a podpoře rovnosti ve společnosti. Nynější stav umožňuje těm, kteří mají soukromá vozidla, lepší podmínky nežli těm, kteří je nemají. Zatraktivnění hromadné dopravy a následné snížení cen přepravy jedince vyrovná podmínky ve společnosti a lidé získají možnost pracovat i jinde než jen v okolí domova. Dojde také k rovnějšímu přístupu k službám jako je zdravotnictví či školství.

Na druhou stranu dosud nejsou dostupné technologie, které by byly schopny fungovat dostatečně ekologicky a zároveň zachovat množství přepraveného zboží po světě. Náklady na zelenou přepravu by totiž byly několikanásobně vyšší, nežli jsou ty současné. To by vedlo k drastickému zvýšení cen a nižšímu odbytu, což by se v konečném důsledku prodražilo ještě více. Mezi odborníky na zelenou ekonomiku se mluví o nutnosti změny v řetězci zásobování. Je tedy důležité snížit vzdálenosti, které musí zboží k odbytí urazit.

Problém tvoří především současná politika, která je vůči používání fosilních paliv vstřícná. V Evropské unii jsou například dotována takzvaná biopaliva, která měla být alternativou k fosilním palivům. Ta jsou nejvíce dotována v rozvojových zemích, což vede k neudržitelnosti, a tvoří snad největší překážku zelené přepravě. Je potřeba přenastavit daňové a ekonomické instrumenty tak, aby odpovídaly udržitelnému rozvoji. Dalším problémem je také finanční zátěž, kterou investice do zeleného transportu představují. Technologie totiž není jen potřeba objevit a vyzkoumat, ale také udržet a dále rozvíjet. Jedině tak lze udržet přepravu udržitelnou.²⁰

4 Mezinárodní politika

4.1 Cíle udržitelného rozvoje

Z mezinárodního pohledu je v současnosti jedním z nejvýznamnějších dokumentů Agenda 2030 přijatá v roce 2015. Agenda zahrnuje i 17 Cílů udržitelného rozvoje. Agenda popisuje představu světa, který by mezinárodní společenství v roce 2030 rádo vidělo. Velká část těchto cílů ovlivňuje agendu UNEA a jedním z nich je i přímo Odpovědná produkce a spotřeba. Tento cíl má pak mnoho dílčích cílů. Můžeme zmínit například:

- dosažení udržitelného hospodaření s přírodními zdroji,
- snížení plýtvání s potravinami na polovinu,
- snížení produkce odpadů,
- podpora podniků, aby přijaly udržitelné postupy,
- zajištění, aby lidé měli relevantní informace a povědomí o udržitelném rozvoji.

4.2 Rezoluce 2/8 z druhého zasedání UNEA v roce 2016

Během shromáždění UNEA-2, které se konalo na konci května roku 2016, byly přijaty i rezoluce, které se primárně soustředily na udržitelný rozvoj ve světě. Za zmínku stojí například rezoluce týkající se udržitelné výroby a produkce. Ta mimo jiné uvádí tyto body:

- pobízí členské státy, aby učinily nezbytné kroky k dosažení 12 Cílů udržitelného rozvoje (SDGs) a braly přitom ohled na své možnosti a aby v

²⁰ Transport. 2011. Towards a Green Economy: Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication [online]. Arendal: UNEP/GRID, s. 379-408 [cit. 2016-07-13]. ISBN 978-92-807-3143-9. Dostupné z:

http://web.unep.org/greeneconomy/sites/unep.org/greeneconomy/files/publications/ger/ger_final_dec_2011/10.0-TRA-Transport.pdf



souladu s desetiletým rámcem programů pro udržitelnou spotřebu (10YFP²¹) největší úsilí vyvinuly rozvinuté státy,

- nabádá ředitele UNEP, aby zajistil, že bude pokračovat posilování úsilí dosáhnout udržitelné produkce a Agendy 2030,
- vyzývá vědecké a ostatní relevantní instituce, aby se udržitelnou produkcí zabývaly a vypracovaly studie, analýzy a výhledy.

Kroky k dosažení 12 Cílů mohou podle rezoluce být například:

- posilování účinnosti zdrojů,
- udržitelný management zdrojů,
- naplňování konceptu 3R (reduce, reuse, recycle)²²,
- zahrnutí udržitelnosti do každé fáze životního cyklu výrobku,
- zlepšení dostupnosti informací pro spotřebitele,
- podpora firem při zavádění udržitelných praktik,
- posílení vzdělávání v této oblasti.^{23,24}

Během projednávání rezoluce hrála významnou roli Evropská unie, která volala po posilování spolupráce všech dotčených subjektů a posílení 10YFP. Podporu této snaze vyjadřovalo Švýcarsko, Japonsko, Uganda, Nigérie a Indonésie. Spojené státy americké naopak vyjadřovaly obavy, že část textu rezoluce je nerealistická.

Při porovnání rezoluce a Cílů udržitelného rozvoje si můžeme všimnout, že rezoluce je jasnou snahou naplňovat Cíle a ukázkou toho, kam se v budoucnu bude mezinárodní politika na tomto poli ubírat.

5 Tipy pro jednání

V této části naleznete užitečné odkazy a otázky, které je dobré zodpovědět před jednáním a přípravou budoucí rezoluce.

5.1 Užitečné odkazy

Prezentace, která ilustruje výklady udržitelného rozvoje v dopravě, ukazuje příčiny neudržitelnosti dopravy a její dopady.

<http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/archive/conferences/sustainability/Black.pdf>

Graf ukazující, kolik emisí vypouští daný typ vozidla, a 5 prvků udržitelnosti dopravy. <http://shrinkthatfootprint.com/5-elements-of-sustainable-transport>

Stránky Organizace spojených národů a odkaz na jeden z cílů udržitelného rozvoje. Obsahuje faktografické údaje.

<http://www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-consumption-production/>

Odkaz na stránky UNEP zaměřené na více problémů, které jsou spojené s dopravou a její udržitelností. <http://www.unep.org/transport/>

²¹ Více informací na webu <http://www.unep.org/10yfp/About/tabid/106242/Default.aspx>

²² Koncept se snaží snižovat surovinovou náročnost (reduce), zvyšovat možnost znovu využití výrobků (reuse) a pokud ani jedno není možné, využít suroviny z výrobku na jiný účel (recycle).

²³ Investing in human capacity for sustainable development through environmental education and training [online]. 2016. United Nations Environment Programme UNEP. [cit. 2016-09-10]. Dostupné z: http://www.unep.org/about/sgb/cpr_portal/Portals/50152/UNEA2%20RES/3.pdf.

²⁴ Sustainable consumption and production [online]. 2016. United Nations Environment Programme UNEP. [cit. 2016-09-10]. Dostupné z:

http://www.unep.org/about/sgb/cpr_portal/Portals/50152/UNEA2%20RES/8.pdf.



Závěr zprávy UNEP o udržitelném rozvoji. Jedná se o shrnutí celé zprávy o udržitelném rozvoji.

http://web.unep.org/greeneconomy/sites/unep.org.greeneconomy/files/field/image/16.o_conclusions.pdf

Rezoluce 2/18 ze zasedání UNEA-2

http://www.unep.org/about/sgb/cpr_portal/Portals/50152/UNEA2%20RES/8.pdf

Cíle udržitelného rozvoje <https://sustainabledevelopment.un.org/?menu=1300>

10YFP <http://www.unep.org/10yfp/>

UNEP <http://www.unep.org/resourceefficiency/>,

<http://web.unep.org/greeneconomy/>

5.2 Otázky k pozici státu

Jak je ekonomicky silný váš stát? Řadí se mezi rozvojové nebo vyspělé?

Jaká je struktura ekonomiky? Převažuje zemědělství, průmysl nebo služby?

Je energetický mix vaší země nakloněn zelené energii nebo se spoléhá na fosilní paliva?

Podporuje váš stát způsoby dopravy nespolehající se na fosilní paliva?

Měly by se státy zavázat k urychlenému přechodu na zelenou ekonomiku?

Je žádoucí podpora hromadné dopravy a alternativním motorům?

5.3 Otázky k rezoluci

Jak nejlépe naplnit cíle plynoucí z Agendy 2030?

Je současný přístup účinný? Mají být snahy posíleny nebo naopak rozvolněny?

Kdo má vyvíjet větší aktivitu – rozvinuté nebo rozvojové státy? Nebo se na ekonomiku nemá brát ohled?

Má se tímto tématem mezinárodní společenství dále zabývat nebo je zbytečné?



Pražský studentský summit

Pražský studentský summit je unikátní vzdělávací projekt existující od roku 1995. Každoročně vzdělává přes 300 studentů středních i vysokých škol o současných globálních tématech, a to především prostřednictvím simulace jednání čtyř klíčových mezinárodních organizací – OSN, NATO, EU a OBSE.



www.studentsummit.cz



www.facebook.com/studentsummit



summit@amo.cz



www.twitter.com/studentsummit



www.instagram.com/praguestudentsummit



www.youtube.com/studentsummitcz

Asociace pro mezinárodní otázky (AMO)

AMO je nevládní nezisková organizace založená v roce 1997 za účelem výzkumu a vzdělávání v oblasti mezinárodních vztahů. Tento přední český zahraničně politický think-tank není spjat s žádnou politickou stranou ani ideologií. Svou činností podporuje aktivní přístup k zahraniční politice, poskytuje nestrannou analýzu mezinárodního dění a otevírá prostor k fundované diskusi.



+420 224 813 460



www.facebook.com/AMO.cz



www.amo.cz



www.twitter.com/amo_cz



info@amo.cz



www.linkedin.com/company/amocz



Žitná 608/27, 110 00 Praha 1



www.youtube.com/AMOCz

Autoři

Autor: Tomáš Kosub

Imprimatur: Jan Hlaváček, Filip Jelínek

Odborná spolupráce: Václav Kopecký, Výzkumné centrum AMO

Jazyková úprava: Vojtěch Vrabc, Zdeněk Nevřivý, Jana Fialová

Technická úprava: Tomáš Kremel

Background report slouží jako vzdělávací materiál pro žáky středních škol účastnících se Pražského studentského summitu. Všichni partneři projektu jsou uvedeni [zde](#).



Generální partner

