

О. В. Лямцев

Організаційно-економічний інструментарій забезпечення еколого збалансованого розвитку автотранспортного комплексу

У статті розглянуто інструментарій механізму управління природоохоронною діяльністю на автомобільному транспорті, що використовується у світовій практиці й ступінь використання окремих інструментів в автотранспортному комплексі України. Досліджено сучасні методи управління природоохоронною діяльністю та узагальнено її класифікацію.

Ключові слова: природоохоронні заходи, інструменти управління природоохоронною діяльністю, еколого збалансований розвиток, діяльність автотранспортного комплексу.

Постановка проблеми дослідження у загальному вигляді та її взаємозв'язок із важливими науково-практичними завданнями. Характер управління природоохоронною діяльністю в автотранспортному комплексі визначається інструментами, що забезпечують реалізацію конкретних завдань охорони навколишнього середовища. З інструментів, що використовуються в автотранспортному комплексі України на сьогоднішній день, можна назвати лише плату за викиди в атмосферне повітря забруднюючих речовин безпосередньо у водні об'єкти, утворення та тимчасове зберігання радіоактивних відходів. У зв'язку з цим, доцільно розглянути інструментарій механізму управління природоохоронною діяльністю на автомобільному транспорті, що використовується у світовій практиці й ступінь використання окремих інструментів в автотранспортному комплексі України.

Викладення основного матеріалу. Основними інструментами механізму управління природоохоронною діяльністю в автотранспортному комплексі (АТК) у ринкових умовах є:

- платність природокористування;
- система економічного стимулювання природоохоронної діяльності;
- плата за забруднення навколишнього природного середовища (екологічний податок);
- удосконалення механізму ціноутворення з урахуванням екологічного фактору;
- екологічні фонди; екологічні програми; продаж прав на забруднення; екологічне страхування.

Методи та інструменти управління природоохоронною діяльністю наведено на рис. 1.

Впровадження платного природокористування в економіку автомобільного транспорту сприяє більш адекватному урахуванню екологічного фактору, раціональному використанню природних ресурсів. Плата за природні ресурси певною мірою є аналогом екологічного податку. Серед платежів за природні ресурси можна виділити плату:

- за право користування природними ресурсами;
- за відтворення й охорону природних ресурсів.

Лямцев Олександр Вікторович, асистент кафедри економіки та бізнес-адміністрування Сумського державного університету.

© О. В. Лямцев, 2012



Рис. 1. Класифікація методів управління природоохоронною діяльністю

Плата за право користування природними ресурсами практично призначена для власника даних природних ресурсів, будь то держава або приватний власник. Вона пов'язана з вилученням абсолютної ренти. Введення плати за природні ресурси в Україні розпочалося в основному з 1992 р. з моменту прийняття Закону України від 03.07.1992 року «Про плату за землю», Кодексу законів про надра від 27.07.1994 року та ін. На сьогодні правову основу сплати зборів за використання природних ресурсів становить Податковий Кодекс України від 02.12.2010 р. [5]. Платежі за відтворення й охорону природних ресурсів служать компенсацією витрат природних ресурсів у процесі діяльності автомобільного транспорту.

Суттєве значення в системі платного природокористування автомобільним транспортом мають штрафи, різного роду санкції за нераціональне використання природних ресурсів і забруднення довкілля. У випадку вибуття земель із цільового призначення внаслідок нераціонального використання, забруднення води й повітря понад припустимі нормативи тощо, повинні застосовуватися жорсткі санкції, що включають економічну й правову відповідальність. Зокрема, розмір штрафів повинен бути настільки значний, щоб реально впливати на природоохоронну діяльність АТК.

Платне природокористування АТК багато в чому визначає характер системи економічного стимулювання природоохоронної діяльності, заходів щодо зниження забруднення довкілля. Ця система повинна сприяти формуванню «еколого-збалансованої» поведінки автотранспортника й споживача його послуг. Для цього в систему стимулювання можна включити наступні інструменти: оподаткування;

субсидування; пільгове кредитування природоохоронної діяльності; прискорену амортизацію природоохоронних фондів та інші.

Зокрема, екологічні податки покликані сприяти вирішенню принаймні двох завдань: 1) зробити вартість продукції більш адекватною стосовно витрат, у тому числі природних ресурсів, і збитків, які завдаються навколишньому середовищу; 2) сприяти компенсації екологічного збитку саме суб'єктом, діяльність якого сприяла забрудненню довкілля, а не всім суспільством (тобто сприяти реалізації принципу «забруднювач сплачує», інтерналізації, «замиканню» витрат). «Зелені» податки можуть виконувати як стимулюючу роль для розвитку еколого-збалансованих автотранспортних видів діяльності, так і «пригнічуючу» – для природоємної діяльності.

Тут держава дає тільки первісний поштовх, за допомогою податків впливаючи на ціни, а все інше повинні робити ринкові механізми: впливати на поведінку автотранспортника й споживача, на попит та пропозицію продукції та послуг залежно від ступеня їх екологічності та ін.

Податкові пільги для автомобільного транспорту повинні встановлюватися з урахуванням рівня проведення природоохоронних заходів, екологічності виду їх діяльності. При здійсненні ефективної природоохоронної діяльності доцільним вбачається зменшення прибутку, який підлягає оподаткуванню, наприклад, скорочення оподаткованого прибутку на суму, яку автотранспортне підприємство реінвестувало на природоохоронні цілі.

У ряді випадків податки взагалі можуть не стягуватися. Наприклад, від оподаткування звільняються екологічні фонди. Таку політику доцільно проводити й для прибутку автотранспортних підприємств, отриманих від утилізації різного роду другорядних ресурсів і відходів, від добровільних внесків організацій і населення, а також українських і іноземних грантів на природоохоронні заходи тощо.

Суттєвим є і місцевий аспект оподаткування. У регіонах з напруженою екологічною ситуацією система оподаткування повинна бути більш «м'якою» у порівнянні з екологічно безпечними районами для всіх видів діяльності, пов'язаних з реабілітацією території, або підвищеними витратами через додаткові екологічні витрати. Наприклад, Чорнобильська зона та території, що постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи.

Податкові пільги повинні надаватися державним і приватним підприємствам і організаціям, що виробляють природоохоронне й екологічне обладнання та матеріали, а також надають екологічні послуги (будівництво й реконструкція автомобільних шляхів з використанням екологічно чистих матеріалів та ін.). Підвищені податки повинні застосовуватися при оподаткуванні екологічно небезпечної продукції, наприклад, використання етилованого бензину, несправного рухомого складу та ін. (чи може взагалі тут доцільно застосовувати не податки, а штрафні санкції та інші види відповідальності).

Значного удосконалення потребує система державних субсидій, які повинні надаватися, насамперед, з метою стимулювання еколого збалансованої діяльності на автомобільному транспорті. Нині субсидії відіграють скоріше протилежну, антиекологічну роль.

Прискорена амортизація основних фондів є добре апробованим у світі заходом для стимулювання пріоритетних видів діяльності та науково-технічного прогресу. Автотранспортне підприємство, завищуючи амортизаційні відрахування, тим самим

скорочує розмір прибутку, що підлягає оподаткуванню, у результаті чого зростає його чистий прибуток.

Важливим елементом у системі управління природокористуванням є платежі за забруднення довкілля. Вони покликані компенсувати еколого-економічний збиток, завданий діяльністю АТК. Хоча очевидно, що зараз вони компенсують лише незначну частину збитку. Платежі за забруднення є засобом реалізації принципу «забруднювач сплачує». Україна – в числі перших країн, де введені платежі за забруднення (січень 1991 р.) [3; 5].

Сучасні нормативи платежів досить низькі, однак їх застосування відіграє важливу роль для зародження нової ситуації – адаптації економіки до екологічних обмежень, зміни поведінки виробників. Інший стимулюючий момент – врахування у сумі платежів можливості їх зменшення за рахунок витрат автотранспортного комплексу на природоохоронні заходи (будівництво різного роду очисних споруд, фільтрів, землеохоронні заходи та ін.).

Важливе значення для забезпечення еколого збалансованого розвитку автотранспортного комплексу має проблема вдосконалення ціноутворення. Можна виділити два аспекти цієї проблеми. По-перше, використання досягнень науково-технічного прогресу, нашоувхується на неефективність ресурсозбереження за умови існування низьких цін на природні ресурси. Виявляється, що набагато вигіднішим є проведення ресурсомарнотратної політики й компенсування відсталості технологій, переспоживанням ресурсів. У цих умовах розумне підвищення цін на природні ресурси, більш повне врахування екологічного фактору в ціні на продукцію та послуги АТК стимулювали б його перехід на режим ресурсозбереження.

По-друге, ціна повинна більш повно враховувати рівень екологічної безпеки автотранспортної послуги. Чиста в екологічному сенсі, послуга повинна мати більш низьку ціну у порівнянні з послугою, яка пов'язана з негативним впливом на довкілля, або становить небезпеку для здоров'я людини й природи. І тут необхідно використовувати механізм податків на екологічно небезпечну послугу, а також субсидій і пільг для АТК й споживачів чистої автотранспортної послуги. Важливу роль у вдосконаленні природоохоронної діяльності АТК відіграють позабюджетні екологічні фонди. Головна мета їх формування – створення незалежного від державного бюджету централізованого джерела фінансування природоохоронних потреб. Ці фонди створюються як підтримуюча фінансова структура, що доповнює державні витрати на екологічні цілі. Однак в Україні у зв'язку з дефіцитом коштів в економіці, нестачею державних інвестицій і коштів автотранспортних підприємств у природокористування, екологічні фонди стали основним джерелом фінансування.

Джерела формування екологічних фондів – в основному платежі підприємств, у тому числі й автотранспортних, за викиди, скиди забруднюючих речовин і розміщення відходів; штрафні платежі за аварійне забруднення; кошти за відшкодування екологічного збитку при порушенні природоохоронного законодавства; добровільні внески. Як свідчить практика, найбільший внесок у фонди становлять платежі за забруднення навколишнього середовища, а саме 80-85% [5].

Для реалізації найважливіших екологічних цілей, АТК, великого значення набуває формування екологічних програм різного рівня.

Значну роль в їх реалізації відіграє держава, тому що необхідність швидкої концентрації ресурсів, складність проблеми й невизначеність економічної ефективності,

зумовлюють доцільність використання прямого регулювання за підтримуючої ролі ринкових інструментів.

Висновки. Проведений аналіз свідчить, що на сьогодні у світовій практиці розроблений і використовується достатньо широкий і цілком ефективний інструментарій, що забезпечує природоохоронну діяльність. Основні методи управління природоохоронною діяльністю, на наш погляд, можуть бути використані в практиці, забезпечення еколого збалансованого розвитку автотранспортного комплексу України.

1. Балацкий, О. Ф. Антология экономики чистой среды [Текст] / О. Ф. Балацкий. – Сумы : Университетская книга, 2007. – 272 с.
2. Экология и экономика природопользования / Гирусов Э. В., Бобылев С. Н., Новоселов А. Л., Чепурных Н. В. ; под ред. Э. В. Гирусова ; предисловие д.э.н. Председателя Госкомэкологии РФ В. И. Данилова-Данильяна. – М. : Юнита, 2000. – 455 с.
3. Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища» від 25.06.1991 р. // Відомості ВР України від 08.10.1991 р. – 1991. – № 41. – Ст. 546; Голос України від 24.07.1991 р.
4. Корчагин, В. О. Вибір ефективних заходів підвищення еколого-економічної якості автомобіля / Корчагин В. О., Ляпін С. О., Євсєєва Ю. М. – Пенза : Матер. III міжнар. наук. конф. «Проблеми якості і експлуатації АТЗ», 2004 – 35 с.
5. Податковий Кодекс України від 02.12.2010 р. № 2755-VI // Відомості ВР України. – 2011. – № 13–17.

Отримано 10.10.2011 р.

А. В. Лямцев

**Организационно-экономический инструментари́й обеспечения
эколого сбалансированного развития автотранспортного комплекса**

В статье рассмотрен инструментари́й механизма управления природоохранной деятельностью на автомобильном транспорте, который используется в мировой практике и степень использования отдельных инструментов в автотранспортном комплексе Украины. Исследованы современные методы управления природоохранной деятельностью и обобщенно ее классификацию.

Ключевые слова: природоохранные мероприятия, инструменты управление природоохранной деятельностью, эколого сбалансированное развитие, деятельность автотранспортного комплекса.

O. V. Lyamtsev

**Organizational and economic instruments
to ensure the balanced development of eco motor complex**

This article describes the mechanism of the tools of environmental management of road transport, which is used in international practice and the extent of use of individual instruments in the road transport sector of Ukraine. Investigated by modern methods of environmental management and consolidation of its classification.

Keywords: environmental protection measures, environmental management tools, eco balanced development, the activity of the motor complex.