

мація має постійно актуалізуватися, часто змінюватися в режимі реального часу. Крім того, вона має бути простою і зрозумілою, формуватися на основі загально визнаної шкали оцінок, що дозволяє визначити стан і тенденції розвитку того чи іншого суб'єкта, сегмента ринку, регіону. Масштабне акумулювання інформації, її професійна обробка, оцінка та структурування, подання в компактній формі ранжованих списків і їх своєчасна актуалізація стають можливими завдяки рейтингам. Це робить рейтингову діяльність об'єктивно необхідною на розвинених ринках [10].

Для прийняття оптимальних рішень необхідна систематизована і структурована інформація про ринки та їх учасників. Відомості про те, які позиції підприємства сильні і які слабкі, є дуже важливими при формуванні стратегії. Підприємство повинно прагнути перетворити свою конкурентну силу в стійку конкурентну перевагу і зробити стратегічні кроки для захисту своїх слабостей.

Висновки

Процес стратегічного управління неможливий без рейтингової оцінки як інформаційного ресурсу для здійснення стратегічного планування (визначення місії і цілей, аналіз стратегічного положення підприємства на ринку, ін.) та стратегічного управління (аналіз і вибір стратегії, оцінка і контроль виконання стратегії) на підприємстві.

Рейтингова оцінка у системі стратегічного управління повинна містити не тільки результати діяльності підприємства, а й спиратися на оцінку можливостей реалізації якісних стратегічних рішень, а також оцінку якості безпосереднього результату стратегії. Оскільки стратегічне управління – це процес, тому рейтингову оцінку можна формувати окремо за результатами процесів стратегічного управління.

Застосування рейтингової оцінки дасть можливість підвищити результативність діяльності підприємства та ефективність стратегічного управління підприємства через моніторинг ступеня досягнення поставлених цілей в режимі реального часу.

Список використаних джерел

1. Латунин А.А. Разработка системы информационно-аналитической поддержки стратегического управления предприятием: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / А.А. Латунин. – М., 2005. – 147 с.
2. Ильясова Л.Р. Интегральная оценка конкурентоспособности предприятия в стратегическом управлении: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / Л.Р. Ильясова. – Уфа, 2004. – 200 с.
3. Положенцева К.Л. Удосконалення інформаційного забезпечення системи стратегічного управління регіональним АПК / К.Л. Положенцева // Актуальні проблеми економіки. – 2009. – №10. – С. 255–259.
4. Хаустова К.М. Методика стратегического позиционирования предприятий на основе интегральной оценки инвестиционно-инновационного потенциала / К.М. Хаустова // Проблемы современной экономики. – 2013. – №2 (46). – С. 108–110.
5. Макаренко В.О. Рейтингове управління економічною системою та його моделювання / В.О. Макаренко, Т.В. Кожемякіна // Экономика Крыма. – 2010. – №1 (30). – С. 107–113.
6. Холод В.В. Конкурентный рейтинг підприємств: дефініція і методика визначення / В.В. Холод // Торгівля і ринок України: тематичний збірник наукових праць. – Донецьк: ДонНУЕТ, 2008. – Вип. 26, Т. 2. – С. 72–80.
7. Ушаков А.В. Влияние инструментов рейтинговой оценки на поведение компании на рынке / А.В. Ушаков // Экономика и управление. – 2008. – Т. 14. – С. 52–53.
8. Ахновская И., Тофан А. Определение конкурентоспособности экономик Армении и Украины в рейтингах мировых организаций / И. Ахновская, А. Тофан // Вісник Донецького національного університету, Сер. В: Економіка і право. – 2011. – Вип. 1, Т. 1. – С. 7–12.
9. Гусятников С.А. Разработка механизма управления деятельностью подразделений промышленного предприятия с использованием рейтинговой оценки: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / С.А. Гусятников. – М., 2006. – 216 с.
10. Карпузов Ю.С. Развитие рейтинговых услуг в России: автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / Ю.С. Карпузов. – М., 2006. – 29 с.

Ю.Е. ПАЩЕНКО,
д.е.н., професор, Національний авіаційний університет,
Н.В. КУДРИЦЬКА,
к.е.н., с.н.с., Інститут економіки та прогнозування НАН України

Модернізація автомобільного транспорту як важливої складової транспортної інфраструктури України

Досліджені проблеми розвитку автомобільного транспорту України. Визначені та систематизовані основні загрози процесу модернізації транспортної інфраструктури та негативні наслідки, до яких призводить неефективна політика у сфері транспорту. Сформульовані основні напрями модернізації автомобільного транспорту та мережі автодоріг України в сучасних економічних умовах.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, модернізація, автомобільний транспорт, державна політика.

Ю.Е. ПАЩЕНКО,
д.э.н., профессор, Национальный авиационный университет,
Н.В. КУДРИЦКАЯ,
к.э.н., с.н.с., Институт экономики и прогнозирования НАН Украины

Модернизация автомобильного транспорта как важной составляющей транспортной инфраструктуры Украины

Исследованы проблемы развития автомобильного транспорта Украины. Определены и систематизированы основные угрозы процесса модернизации транспортной инфраструктуры и негативные последствия, к которым приводит

неэффективная политика в сфере транспорта. Сформулированы основные направления модернизации автомобильного транспорта и сети автодорог Украины в современных экономических условиях.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, модернизация, автомобильный транспорт, государственная политика.

J.E. PASHCHENKO,
Dr. Sci., professor, National Aviation University,
N.V. KUDRYTSKA,

Ph.D., Senior Scientist, Institute of Economics and Forecasting of NAS of Ukraine

Modernization of transport as important component transport infrastructure Ukraine

Investigated the problems of road transport Ukraine. Defined and systematized main threats to the modernization of transport infrastructure and the negative consequences that leads inefficient transport policy. Formulated the main trends of modernization of road transport and road networks Ukraine in the current economic conditions.

Keywords: transport infrastructure, modernization, road transport, public policy.

Постановка проблеми. Автомобільний транспорт є важливою складовою транспортної інфраструктури, який повинен забезпечити попит в перевезеннях вантажів і пасажирів національного господарства і населення, гарантувати необхідні умови для функціонування та розвитку основних галузей виробництва, використання економічного і виробничого потенціалу.

На сьогодні автомобільний транспорт України в цілому задовольняє лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях, рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень пасажирів та вантажів, енергоефективності, технологічного навантаження на довкілля не відповідають європейським та світовим стандартам, що вимагає його модернізації. Тому виникає потреба в розробці методологічних засад розвитку та модернізації транспортної інфраструктури України відповідно до вимог європейської та світової транспортних систем.

Актуальність проблем модернізації автомобільного транспорту України підтверджується положеннями, сформульованими у Транспортній стратегії України на період до 2020 року [1], в Угоді про асоціацію між Україною та ЄС, інших нормативно-правових актах.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Питанням досліджень проблем модернізації автомобільного транспорту України присвячені наукові роботи [2–6].

У монографії [2] науковців ДержавтотрансНДІ проекту розглянуті основні проблеми розвитку автотранспорту: втрата адміністративних важелів управління, збитковість пасажирських перевезень, старіння рухомого складу, дисбаланс у кадровому забезпеченні. Обґрунтована необхідність реформування управління автотранспортом у ринкових умовах господарювання.

Наукова праця [3] присвячена проблемам погіршення стану навколишнього середовища внаслідок негативного впливу автотранспорту та шляхів їх вирішення за рахунок впровадження альтернативних видів палива.

Монографія [4] Національного транспортного університету висвітлює широкий спектр проблем розвитку транспортних технологій, тарифної політики, взаємодії автотранспорту з іншими видами транспорту, інформаційним аспектам логістики на транспорті.

У статті М.К. Велісевича [5] розглянуті сучасний стан та проблеми розвитку ринку послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом України, запропоновані шляхи удосконалення функціонування пасажирського автотранспорту у ринкових умовах господарювання.

Стаття [6] присвячена дослідженню проблем модернізації автомобільного транспорту, проведена оцінка регіонів України щодо рівня транспортної забезпеченості вантажним автотранспортом за допомогою кластерного аналізу.

Метою статті є визначення проблем модернізації автомобільного транспорту України як важливої складової транспортної інфраструктури та шляхів їх реалізації відповідно до принципів соціально орієнтованої економіки, забезпечення високої якості транспортних послуг, створення інноваційних структур, які вже в найближчому майбутньому стануть фактором розвитку.

Виклад основного матеріалу. Реалізація принципу стійкого розвитку транспортної інфраструктури виходить з необхідності розгляду сукупності критеріїв: економічної ефективності, безпеки руху і екологічності. В компетенцію держави по управлінню транспортом входять, крім вказаного, проведення структурних перетворень, вироблення ефективної тарифно-цінової політики, вдосконалення правових основ транспортної діяльності, забезпечення інтеграції української транспортної системи в європейську економіку.

Найважливішою проблемою модернізації автомобільного транспорту України є старіння основних фондів транспорту, їх знос у 2012 році становив 96,5% [7]. Фінансово-економічні механізми, які забезпечують відтворення основних фондів та інновації, недостатньо ефективні і не повною мірою адаптовані до особливостей транспорту. Транспортні технології не відповідають сучасним вимогам ефективного функціонування транспорту в умовах ринку, не отримали достатнього розвитку мультимодальні перевезення. Слід відмітити недостатнє наукове забезпечення функціонування і розвитку транспортної системи, низький рівень інформатизації транспортних процесів й інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки, що заважає інтеграції в світову комунікаційну систему.

Одним з головних завдань державного регулювання на автомобільному транспорті є встановлення науково та економічно обґрунтованих тарифів, які встановлюються органами виконавчої влади, базуються на реальних витратах та враховують потребу в перевезеннях пасажирів.

Рівень тарифів на перевезення автотранспортом формується залежно від фактичної їх собівартості, однією зі статей якої є амортизація рухомого складу, величина якої визначається залишковою вартістю основних фондів. Крім того, початкова вартість старих автобусів у кілька разів нижча, ніж вартість су-

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

часних моделей. Це означає, що теперішня величина тарифу, яка визначає рівень доходності перевізної діяльності, та амортизаційна складова собівартості не дозволяють підприємцям здійснювати навіть просте відтворення основних засобів.

Законом України «Про автомобільний транспорт» визначено, що органи виконавчої влади зобов'язані забезпечувати відшкодування втрат доходів перевізникам від перевезень пільгових категорій пасажирів шляхом надання дотацій, обсяг яких визначають, виходячи з реальних фінансових можливостей бюджету та виробничих витрат перевізників.

Автобусні міські перевезення України на маршрутах загального користування характеризуються великими обсягами перевезень пільгових категорій пасажирів з правом безплатного проїзду, їхня частка в загальних обсягах перевезень сягає майже 50%. Для відшкодування у повному обсязі втрат доходів від перевезень пільгових категорій пасажирів суб'єктам господарської діяльності, які їх надають, необхідно вдосконалити методи визначення фактичних обсягів таких перевезень та запровадити загальносвітову практику надання соціально незахищеним верствам населення пільг у вигляді часткової оплати проїзду (у більшості країн – 50%) з використанням механізмів адресної допомоги. Механізм компенсації втрат доходів перевізникам, які здійснюють діяльність з перевезень пасажирів на автобусних маршрутах загального користування за регульованими тарифами та пільгові з правом безплатного проїзду, потребує удосконалення з урахуванням реальних умов діяльності перевізників, засад загальноприйнятої світової практики.

На особливу увагу заслуговують питання регулювання вартості обов'язкових послуг автостанцій. Послуги автостанцій з відправлення пасажирів на міжнародних, міжміських та приміських маршрутах на регіональних (обласних) ринках, як правило, є монопольними. У ціні квитка на міжміські перевезення, які продають автостанції, 15–30% його вартості становить оплата їх послуг. Доходи автостанцій формуються за рахунок автостанційного збору, який стягують з пасажирів при поточному продажу проїзних квитків, та доходів за договорами з перевізниками за комплекс робіт з їх обслуговування по цінам, які автостанції встановлюють самостійно, без будь-якого регуляторного контролю, без урахування якості та ефективності діяльності. Наявний механізм визначення цін на послуги автостанцій не стимулює зменшення собівартості, розширення номенклатури послуг, поліпшення їх якості [2].

Поганий стан вітчизняної транспортної інфраструктури пояснюється недостатнім рівнем інвестування, низьким рівнем тарифів на соціально значимі пасажирські перевезення, що підлягають державному регулюванню; обмеженим фінансуванням з державного та місцевих бюджетів; відсутністю коштів на просте відтворення основних фондів внаслідок заниження їх вартості та недостатнього рівня амортизаційних відрахувань; відсутністю інвестицій на умовах концесій, державно-приватного партнерства; недосконалістю механізмів лізингу. Залишається низьким рівень сервісного обслуговування клієнтів, недостатньо використовується наявний транспортний потенціал і вигідне географічне положення країни.

Для залучення іноземних інвестицій у процес модернізації економіки України в цілому та транспортної інфраструктури як її складової необхідно дотримуватися таких принципів:

1) політична стабільність держави та її прогнозованість як суб'єкта міжнародних відносин;

2) стабільність законодавства стосовно умов іноземного інвестування;

3) гнучкість оподаткування виходячи з обсягів, форм інвестування, а також пріоритетів в інвестуванні;

4) адекватність організаційно-правового та інформаційного забезпечення залучення інвестицій;

5) оптимальна достатність (глибина проникнення іноземного капіталу на рівні окремих підприємств, галузі та економіки в цілому має нівелюватися, виходячи з інтересів національної безпеки) [8].

Одночасно погіршуються соціальні стандарти якості пасажирських перевезень за такими показниками, як наповненість транспортного засобу, забезпечення міським електротранспортом та автобусами великої місткості, регулярність руху. Понад 15 років експлуатуються 92% трамваїв, 78% вагонів метро, 63% тролейбусів, понад 25 років – 58,9% пасажирських залізничних вагонів. Підприємства громадського пасажирського транспорту характеризуються збитковістю внаслідок низького рівня тарифів, недостатньої компенсації з бюджету витрат на перевезення пільгових категорій пасажирів; неефективності системи збору виручки від міських та приміських перевезень на пасажирському транспорті загального користування.

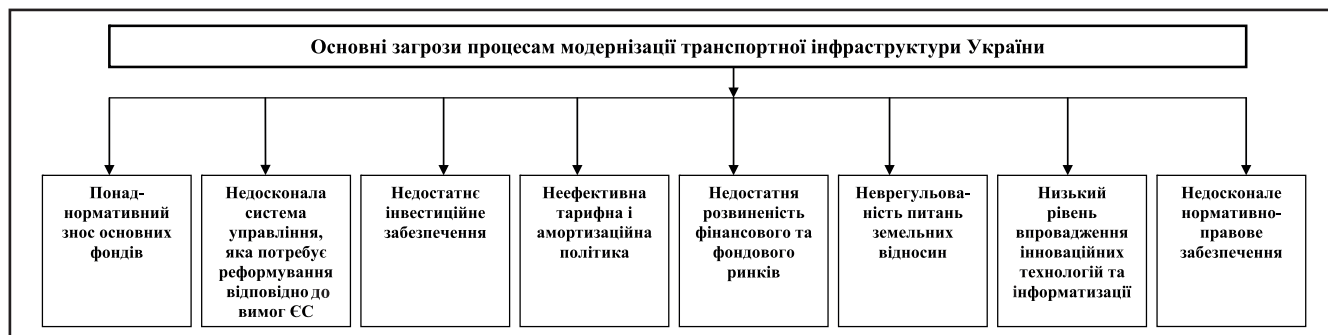
Масова автомобілізація населення стає альтернативою громадському транспорту, що створює новий стиль життя та забезпечує мобільність населення. Кількість легкових автомобілів у приватній власності за 2003–2010 роки в Україні збільшилася на 29%, або на 1480 тис. одиниць. Це призводить до заторів у містах, підвищення екологічного навантаження та значних енергетичних витрат, адже транспорт є найбільшим споживачем світлих нафтопродуктів.

Спостерігається відставання в розвитку транспортної мережі, перш за все в розвитку автомобільних доріг загального користування від темпів автомобілізації країни. Протягом останніх двадцяти років їх протяжність практично не збільшувалася, у той час як за цей самий період в Європі швидкими темпами будувалися автомагістралі. Рівень фінансування одного кілометра автодоріг в Україні відповідно у 5,5–6 разів менше, ніж у зазначених країнах. Це пояснюється низькою об'єктивних причин, зокрема такими, як великий тягар на утримання транспортної мережі на душу населення порівняно з європейськими країнами через відносно невелику щільність населення (78 чоловік на 1 кв. км), низьку купівельну спроможність громадян (1/5 купівельної спроможності єврозони).

Незадовільним є транспортно-експлуатаційний стан автодоріг: 51,1% не відповідає вимогам за рівністю, 39,2% – за міцністю. Середня швидкість руху на автодорогах України у 2–3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах [1].

Для підвищення ефективності транспортної інфраструктури необхідна програма комплексного оновлення та модернізації, яка передбачатиме комплекс заходів з нормативно-правового забезпечення та створення сприятливого інвестиційного клімату з урахуванням бюджетних та небюджетних джерел інвестування.

Основні загрози процесам модернізації транспортної інфраструктури України наведені на рисунку.



Основні загрози процесам модернізації транспортної інфраструктури України

Оцінюючи проблеми розвитку автомобільного транспорту, слід зауважити, що таке його становище може призвести до негативних наслідків, зокрема:

1. Зростання аварійності та смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод (ДТП). Кількість ДТП з постраждалими в Україні у 2013 році становила 30,7 тис. осіб, причому Україна займає одне з перших місць в Європі за показником кількості загиблих у ДТП на 10 тис. населення – 1,07, у той час як, наприклад, у Великій Британії цей показник становить 0,31, у Франції – 0,62.

2. Недостатній рівень збереження вантажів, зростання криміногенної обстановки на транспорті.

У Російській Федерації реалізацію державної транспортної політики та підвищення її ефективності в області забезпечення транспортної безпеки планується здійснювати шляхом прийняття закону «Про транспортну безпеку» та передбачає виконання на всіх видах транспорту системи правових, економічних, організаційних та інших заходів у сфері транспортного комплексу, відповідних загрозам вчинення актів незаконного втручання, для підвищення стану захищеності об'єктів транспортної інфраструктури і транспортних засобів від протиправних дій, у тому числі терористичного спрямування, включаючи:

- акредитацію спеціалізованих організацій в області забезпечення транспортної безпеки;
- затвердження результатів оцінки вразливості об'єктів транспорту;
- проведення категоризації об'єктів транспортної інфраструктури і транспортних засобів;
- ведення реєстру категорійних об'єктів;
- затвердження планів забезпечення транспортної безпеки.

Вважаємо, що актуальним питанням є прийняття відповідного закону про транспорту безпеку і в українському законодавстві, що дозволить забезпечити відповідний рівень захищеності об'єктів транспортної інфраструктури від протиправних дій і поліпшення криміногенної обстановки в Україні.

3. Низька пропускна спроможність автодоріг та прикордонних пунктів пропуску, що спричиняє виникнення систематичних заторів на дорогах та державних кордонах.

4. Погіршення стану навколишнього середовища внаслідок негативного впливу транспортних засобів. Так, частка у викидах шкідливих речовин в атмосферу від діяльності автомобільного транспорту в містах досягає 90%.

Понад 50% споживання пального в усьому світі припадає на сферу перевезень, при цьому три четверті енергії, яка використовується у транспортному секторі, споживається

ся автотранспортом. За оцінками експертів, в перспективі до 2050 року природні запаси нафти як основного на теперішній час джерела енергії для транспорту будуть вичерпані. Тому необхідно активізувати пошуки альтернативних джерел енергії. Директива 2009/28/ЄС від 23.04.2009 встановлює мету – 10% частку джерел енергії в транспортному комплексі до 2020 року має бути забезпечено за рахунок відновлюваних джерел.

5. Зростання транспортної складової у вартості товарів внаслідок неефективної тарифної політики, що призведе до зниження конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг.

6. Наявність територіальних та структурних диспропорцій у розвитку транспортної інфраструктури.

7. Низький рівень стандартів транспортних послуг для населення, мобільності трудових ресурсів.

Висновки

Таким чином, основними напрямками модернізації автомобільного транспорту та мережі автодоріг України в сучасних економічних умовах є:

1. Виконання комплексу фундаментальних науково-практичних розробок із створення нормативно-правової бази, впровадження прогресивних технологій, організації і управління міжнародними автомобільними перевезеннями, включаючи транзит, більш ефективного інвестування експортного потенціалу транспортного комплексу України, спрощення податкової системи і удосконалення інвестиційної політики в сфері перевезень вантажів та пасажирів автомобільним транспортом.

2. Залучення вітчизняних і міжнародних інвесторів на основі концесій, контрактів життєвого циклу проекту, створення спільних підприємств та інших механізмів державно-приватного партнерства в будівництво об'єктів транспортної інфраструктури.

3. Забезпечення механізму оновлення основних фондів галузі шляхом прогресивної амортизаційної політики та придбання нових сучасних автотранспортних засобів.

4. Створення умов для будівництва та залучення до виконання міжнародних перевезень автотранспортних засобів, що відповідають вимогам Євро-4 і Євро-5 у кількості, що задовольняє потреби вітчизняних перевізників.

5. Проведення оптимізації мережі автомобільних доріг відповідно до вимог розвитку економіки держави.

6. Здійснення реформування існуючої системи утримання автомобільних доріг державного значення шляхом запрова-

дження регіонально-лінійного принципу їх обслуговування спеціалізованими дорожньо-експлуатаційними підприємствами.

7. Запровадження виконання робіт з будівництва, реконструкції та капітального ремонту доріг на конкурсних засадах із запровадженням міжнародних принципів укладення контрактів на спорудження об'єктів цивільного будівництва (FIDIC).

Список використаних джерел

1. Розпорядження КМУ від 20.10.2010 №2174-р «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року». – [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010>>.
2. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку: Монографія / ДП «Державтотрансдідпроект». – К., 2005. – 400 с.

3. Добруха Л. На шляху до 2020 року // Перевізник УА. – 2012. – №18. – С. 23–25.

4. Дмитриченко М.Ф. Транспортні технології в системах логістики // Дмитриченко М.Ф., Левковець П.Р., Ткаченко А.М., Ігнатенко О.С., Зайончик Л.Г., Статник І.М. Підручник. – К.: ІНФОРМАВТОДОР, 2007. – 676 с.

5. Велісевич М.К. Основні аспекти формування та функціонування ринку послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом України / М.К. Велісевич // Перевізник УА – 2010. – №7–8. – С. 23–27.

6. Кудрицька Н.В. Проблеми модернізації автомобільного транспорту України / Н.В. Кудрицька // Формування ринкових відносин в Україні. – 2012. – №7(134). – С. 88–93.

7. Транспорт і зв'язок України: 2013. Статистичний збірник. – К.: Державний комітет статистики України, 2014. – 222 с.

8. Шелудько Н. Актуальні проблеми банківського кредитування інвестицій в Україні // Економіка України, 2005. – №7. – С. 36–41.

УДК 005.591:504:339.92

С.М. РОГАЧ,

д.е.н., доцент, Національний університет біоресурсів і природокористування України

Міжнародний досвід еколого-орієнтованого регулювання сфери природокористування

Здійснено аналіз зарубіжного досвіду функціонування еколого-орієнтованого механізму регулювання сфери природокористування. Визначено його основні етапи становлення, характерні ознаки та наслідки впливу на рівень використання природних ресурсів та стан навколишнього природного середовища. На основі узагальнення міжнародного досвіду обґрунтовано пріоритетні методи стимулювання природоохоронної діяльності в Україні та виділено групи регуляторів примусового та стимулюючого характеру, які є перспективними для імплементації в господарську практику вітчизняної сфери природокористування.

Ключові слова: природокористування, механізм регулювання, економічні методи, регулятори, міжнародний досвід, еколого-орієнтований розвиток.

С.М. РОГАЧ,

д.э.н., доцент, Национальный университет биоресурсов и природопользования Украины

Международный опыт эколого-ориентированного регулирования сферы природопользования

Проведен анализ зарубежного опыта функционирования эколого-ориентированного механизма регулирования сферы природопользования. Определены его основные этапы становления, характерные свойства и последствия влияния на уровень использования природных ресурсов и состояние окружающей среды. С учетом обобщения международного опыта обоснованы приоритетные методы стимулирования природоохранной деятельности в Украине и выделены группы регуляторов принудительного и стимулирующего характера, которые являются перспективными для внедрения в хозяйственную практику национальной сферы природопользования.

Ключевые слова: природопользование, механизм регулирования, экономические методы, регуляторы, международный опыт, эколого-ориентированное развитие.

S.M. ROGACH,

PhD, associate professor, National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine

International experience of environmental control oriented on environmental management

The analysis of foreign experience of the ecology-oriented mechanism for regulation of natural resources using has been made. Its main stages of development and characteristics which effect on the level of natural resources using and the environment are identified. Priority methods to stimulate environmental activities in Ukraine which are based on the generalization of international experience have been grounded. Forced and incentive-based groups of regulators which are perspective for the implementation of the national natural resources using in practice are selected.

Keywords: environmental management, regulatory mechanism, economic methods, regulators, international experience, eco-oriented development.

Постановка проблеми. Глобальний, інтерсоціальний характер екологічних проблем, їх актуальність об'єктивно потребують налагодження системи співробітництва країн сві-

тової спільноти щодо їхнього вирішення. В таких умовах особливо гостро відчувається необхідність процесу міжнародної інтеграції з метою оптимального регулювання сфе-