



ЕКОНОМІКА ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ ТА ЕКОЛОГІЗАЦІЯ НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА

УДК 502.15:349.6

Шапочка М.К.,
*к.е.н., професор, професор кафедри економіки
та бізнес-адміністрування*
Маценко О.М.,
к.е.н., доцент кафедри економіки та бізнес-адміністрування
Пронікова Ж.С.,
*факультет економіки та менеджменту
Сумський державний університет*

МОТИВАЦІЯ ЕКОЛОГІЗАЦІЇ АВТОТРАНСПОРТУ В СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ ПРИРОДООХОРОННОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ

Shapochka M.K.,
*can. sci. (econ.), professor, professor of department
of economics and business administration*
Matsenko O.M.,
*can. sci. (econ.), assistant professor of department
of economics and business administration*
Pronikova Zh.S.
*the faculty of economics and management
Sumy State University*

THE MOTIVATION OF MOTOR TRANSPORT'S ECOLOGIZATION IN SYSTEM OF ENVIRONMENTAL ACTIVITY MANAGEMENT

Постановка проблеми. Автомобільний транспорт є однією з важливих складових національної економіки. Разом з тим його функціонування пов'язано зі зростаючим забрудненням довкілля внаслідок суттєвого збільшення загальної кількості автотранспортних засобів і, відповідно, обсягів викидів шкідливих речовин. Тому питання забезпечення екологічної безпеки і зменшення еколого-економічного збитку від негативного впливу автотранспорту на довкілля і здоров'я населення потребують невідкладного вирішення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розробленню та удосконаленню теоретичних і практичних засад управління природоохоронною діяльністю у сфері автотранспорту присвячені наукові праці зарубіжних та вітчизняних вчених, зокрема: І. Аксенова [1], Д. Власенка [2], В.Фесюка [3], П.Вовка [3], О.Бондаренка [4], Ю.Гутаревича [5], Е.Ясенкова [6] та ін. Разом з тим, питання застосування мотиваційних механізмів в процесах екологізації автотранспорту залишаються недостатньо дослідженими.

Постановка завдання. Метою даної роботи є удосконалення методичних підходів до управління природоохоронною діяльністю у сфері автотранспорту за допомогою механізмів зовнішньої та внутрішньої мотивації.

Завданнями дослідження є аналіз основних причин і наслідків автотранспортного забруднення довкілля та можливостей і перспектив застосування механізмів внутрішньої мотивації в організаційно-економічному механізмі управління природоохоронною діяльністю з метою стимулювання процесів екологізації автотранспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Викиди забруднюючих речовин в атмосферу у 2012 році за видами транспорту становили: автомобільний транспорт – 2285 тис. т (90,9% загального викиду), залізничний транспорт – 52,2 тис. т (2,1%), повітряний транспорт – 10,7 тис. т (0,4%), морський транспорт – 11,8 тис. т (0,5%), дорожні машини – 155,1 тис. т (6,1%) [7].

Україна на сьогоднішній день має у своєму розпорядженні значний парк автотранспорту, чисельність якого досягає 9 млн одиниць, у тому числі 6769,3 тис. легкових автомобілів, 945,2 тис. вантажних, 171,5 тис. пасажирських автобусів, 528,4 тис. мототранспорту та 241,5 тис. інших автомобілів. Спостерігається стійка тенденція зростання чисельності автотранспортних засобів, що перебувають в особистій власності громадян. Крім того із загальної кількості автомобілів, що знаходяться в межах України станом на 2012 р., 38% парку вантажних автомобілів перебувають в експлуатації понад 8 років, а більше 20% експлуатується понад 10–13 років. Тобто, значна частка автомобілів є практично повністю зношеними й підлягають списанню, однак вони ще експлуатуються. Показово також, що вироблені в Україні моделі автомобілів на 8–10 років відстають за всіма основними показниками (економічності, надійності, безпеки) від автомобілів, що випускаються в промислово розвинутих країнах і, як правило, не відповідають сучасним міжнародним екологічним стандартам.

Всі ці фактори є прямою причиною збільшення викидів токсичних речовин, які, згідно з прогнозом фахівців, кожного року будуть зростати в середньому на 7–10%.

Відомо, що головним багатством окремої нації є її людський та природний капітал. Основу людського капіталу складає здоров'я населення, стан якого значною мірою залежить від якості навколишнього середовища. Дослідження вітчизняних і зарубіжних вчених свідчать, що саме автотранспорт є одним з найнебезпечніших та найбільш наближених джерел забруднення до середовища існування людини.

Існує пряма залежність між захворюваністю окремими хворобами легенів жителів міст і ступенем забруднення повітря викидами автотранспорту [8]. Посилення психологічної напруженості та зниження працездатності населення пов'язане також із шумовим впливом автомобільного транспорту. Встановлено, що гранично припустимий рівень шуму становить 75–85 Дб. У таких містах, як Київ, Харків, Донецьк спостерігається його перевищення у 1–3 рази.

Одним із важливих чинників, що зумовлюють незадовільні екологічні показники функціонування автотранспорту, є екологічна культура та екологічна свідомість населення, а також низький рівень мотивації до екологізації транспортних засобів. Всі інші фактори – недостатнє фінансування природоохоронних заходів; відсутність коштів на просте відтворення основних засобів внаслідок заниження їх вартості та недостатній рівень амортизаційних відрахувань; відсутність інвестицій на умовах концесій, державно-приватного партнерства; недосконалість механізмів лізингу є похідними від нашої екологічної необізнаності та корупції.

З точки зору психології, за джерелом впливу на формування та активізацію мотивів розрізняють внутрішню та зовнішню мотивацію. Внутрішня мотивація (*ВМ*) обумовлюється потребами, інтересами, бажаннями самої людини без будь-якого зовнішнього тиску. В економічному плані вона проявляється у вигляді схильності до певної діяльності, задоволення від процесу або результатів цієї діяльності, від розуміння її суспільної корисності. Вважається, що *ВМ* є джерелом розвитку людини, основою її самомотивації. Зовнішня мотивація обумовлюється зовнішніми умовами, впливом, обставинами з метою формування або підсилення необхідного мотиву. Вважається, що зовнішня мотивація не стимулює належним чином та перетворює будь-яку діяльність на необхідність. За спрямованістю (знаком) зовнішня мотивація поділяється на зовнішню негативну мотивацію (*ЗНМ*) та зовнішню позитивну мотивацію (*ЗПМ*).

Як показують численні соціологічні дослідження, для високої ефективності цієї чи іншої діяльності найбільш сприятливим є таке співвідношення між трьома видами мотивації:

$$BM > ЗПМ > ЗНМ$$

(1)

Тобто схильність особистості до певної діяльності має більшу мотиваційну значущість, ніж спонукання до неї, а останнє – більшу значущість, ніж примушення. При цьому як ЗПМ, так і ЗНМ порівняно із ВМ мають меншу стійкість і швидко втрачають свою стимулюючу силу [9].

З урахуванням вищезазначеного, приведемо класифікацію методів управління природоохоронною діяльністю на автотранспорті та їх вплив на мотивацію природоохоронної діяльності (рис. 1).

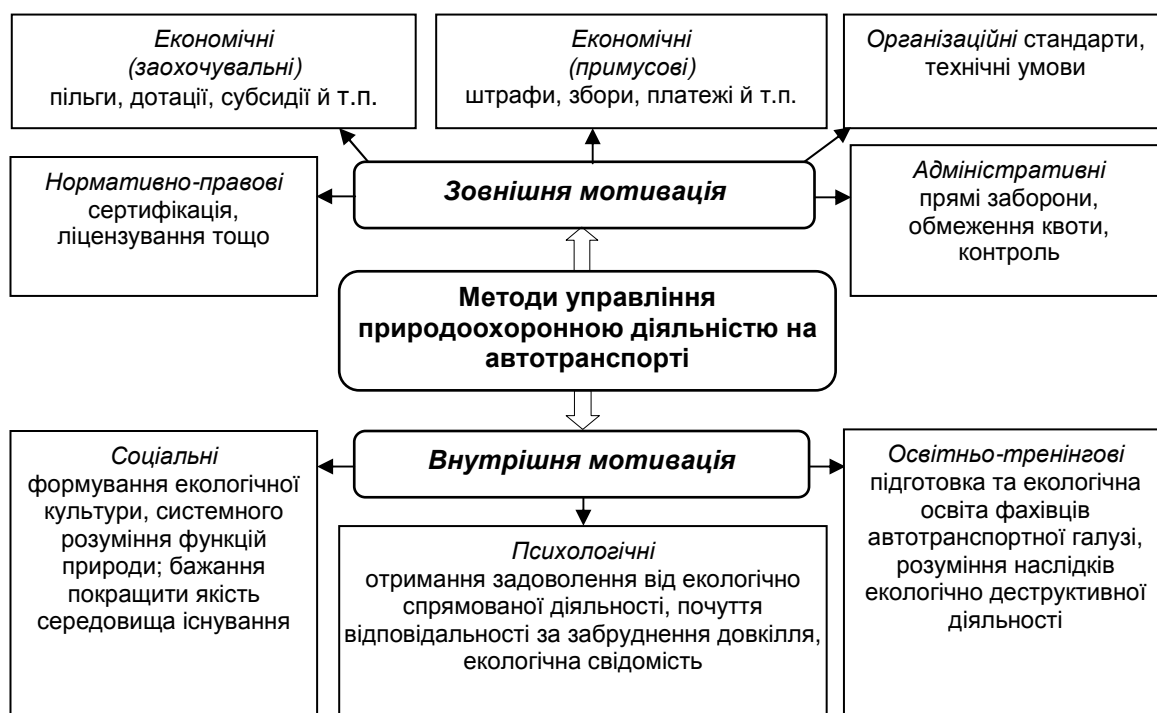


Рис. 1. Система методів екологізації автотранспорту

Джерело: розроблено авторами.

У розвинутих країнах світу вже давно використовують мотиваційні механізми, в основі яких лежать переважно внутрішні та зовнішні позитивні мотиви ВМ У ЗПМ (японський досвід). Проте переважна більшість вітчизняних менеджерів переконані, що найефективнішими є економічні методи мотивації, а ВМ лише підсилює їх дію. Це пов'язано з тим, що активізація ВМ є нелегким та довготривалим завданням. При виборі поведінки людина керується власними сформованими мотивами, а для їх зміни необхідний певний час. Людина відчуває себе у безпеці, бо до кінця не розуміє остаточних наслідків екодеструктивної діяльності та безмежності власних потреб.

Саме низький рівень екологічної освіченості нашого населення є однією із головних причин збільшення викидів токсичних речовин автотранспортом. Відомим є той факт, що найменше небезпечних речовин викидається автомобілем під час руху зі швидкістю 70–75 км/год. Зі зменшенням швидкості від 60 до 30 км/год. викиди збільшуються у 2,2 рази, а із збільшенням її до 80 км/год. – у 3,7 рази. Однак через необізнаність і невмотивованість більшість водіїв не дотримуються даного правила.

Вітчизняна система екологічної освіти поки що не відповідає вимогам сучасності. На кожному з етапів розвитку особистості відсутній логічний перехід від елементарних екологічних знань, уявлень дошкільного рівня до їх глибокого усвідомлення та практичної реалізації. Люди продовжують використовувати неякісне пальне та автомобілі, які вже не відповідають сучасним екологічним вимогам.

Це обумовлено, перш за все, соціально-економічною ситуацією в країні, де базові економічні потреби населення (адекватна заробітна плата, стабільність заробітку) залишаються задоволеними не повною мірою.

Очевидно, що в таких умовах людині важко переорієнтуватися з суто економічних на еколого-економічні цілі. Однак екологічно освічена людина розуміє, що за її екодеструктивну поведінку сьогодні - будуть платити майбутні покоління, а тому обмежує свої вторинні потреби.

Висновки та подальші дослідження. Функціонування автомобільного транспорту супроводжується потужним негативним впливом на довкілля, що виражається в забрудненні атмосфери, водних об'єктів і земель, зміні хімічного складу ґрунтів і мікрофлори, використанні природних ресурсів, виділенні тепла в довкілля, створенні високих рівнів шуму. Важливу роль у зменшенні деструктивного впливу автотранспорту на довкілля відіграють сучасні методи управління природоохоронною діяльністю. Законодавча база їх застосування розроблена достатньо, однак механізм їх реалізації на практиці залишається ще надто слабким. Сьогодні необхідно формувати нові підходи до удосконалення методів управління природоохоронною діяльністю на автотранспорті. В умовах нестабільної соціально-економічної ситуації в Україні важливого значення набувають соціально-психологічні та освітньо-тренінгові методи, які спрямовані на формування нового типу особистості – «людини екологічної», яка не лише здатна вирішувати еколого-економічні проблеми, але і не створювати їх.

Література

1. Аксенов И.Я. Транспорт и охрана окружающей среды / И. Я. Аксенов, В. И. Аксенов. – Л. : Транспорт, 1986. – 176 с.
2. Власенко Д.О. Механізм управління фінансовою стійкістю автотранспортних підприємств / Д. О. Власенко // Збірник тез наукових робіт міжнародної науково-практичної конференції «Сучасний стан і тенденції розвитку економіки країни». – Одеса, 2012. – Ч. 1. – С. 61–62.
3. Фесюк В.О. Розробка комплексу організаційних заходів для зменшення негативного впливу автотранспорту на довкілля м. Луцька / В.О.Фесюк, П.К. Вовк // Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки. – 2009. – № 10. – С. 135-141.
4. Бондаренко О.Л. Енергетична та екологічна політика на автомобільному транспорті України: шляхи адаптації до законодавства ЄС / О.Л. Бондаренко // Автошляховик України. – 2007. – № 5 (199). – С. 2–5.
5. Екологія та автомобільний транспорт : навч. посібник для студ. вищих навч. закл. / Ю. Ф. Гутаревич, Д.В. Зеркалов, А. Г. Говорун, А.О. Корпач, Л.П. Мержиєвська. – 2-ге вид., переробл. та доп. – К. : Арістей, 2008. – 296 с.
6. Ясенков Е.П. Элементы автотранспортного комплекса и их воздействие на окружающую среду / Е. П. Ясенков // Автомобильная промышленность. – 2007. – № 8. – С. 4-6.
7. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс] / <http://www.ukrstat.gov.ua>.
8. Малов Р.В. Автомобильный транспорт и защита окружающей среды / Р. В. Малов, В. Н. Ерохов, В. А. Щетина, В. Б. Беляев. – М. : Транспорт, 1982. – 200 с.
9. Мельник О.І. Наукові підходи до удосконалення мотивації екологічно спрямованої діяльності / О. І. Мельник, О. М. Маценко, Ж. С. Пронікова // Механізм регулювання економіки. – 2012. – № 3. – С. 58–65.

References

1. Aksenov, I.Ya. and Aksenov, V.I. (1986), *Transport i okhrana okruzhayushchey sredy* [Transport and environment], Transport, 176 p.
2. Vlasenko, D.A. (2012), "Control mechanism financial stability trucking companies", *Abstracts of scientific papers of international scientific-practical conference "Current status and development trend of the economy"*. – Odessa, Ukraine, part 1, pp. 61–62.

3. Fesyuk, V.A. and Vovk, P.K. (2009), "Development of the organizational measures to reduce the negative impact of transport on the environment Lutsk", *Naukovyi visnyk Volynskoho natsionalnoho universytetu imeni Lesi Ukrainky*, no. 10, pp.135-141.
4. Bondarenko, O.L. (2007), "Energy and environmental policies in road transport Ukraine: ways to adapt EU legislation" *Avtoshliahovyk Ukrainy*, no. 5(199), pp. 2-5.
5. Hutarevych, Yu. F., Zerkalov, D. V. , Hovorun, A. H. , Korpach A. O. and Merzhyievska L. P. (2008), *Ekolohiia ta avtomobilnyi transport* [Ecology and road transport], tutorial, Aristei, Kyiv, Ukraine, 296 p.
6. Yasenkov, E. (2007), "Five Elements motor complex and its impact on the environment", *Avtomobilnaya promyshlennost*, no. 8, pp. 4-6.
7. State Statistics Committee of Ukraine, available at:<http://ukrstat.gov.ua>.
8. Malov, R.V., Erohov, V.N., Shetina, V.A., Belyayev, V.B. (1982), *Avtomobilnyy transport i zashchita okruzhayushchey sredy* [Car transport and protection of the environment], Transport, Moscow, Russia, 200 p.
9. Melnyk, O.I., Matsenko, O.M. and Pronikova Zh.S. (2012), "Research approaches to improving motivation environmentally directed activity" *Mekhanizm rehulivannia ekonomiky*, no. 3, pp. 58–65.