



Дегтяр Олег Андрійович,

доктор наук з державного управління, доцент кафедри менеджменту та адміністрування, Харківський національний університет міського господарства ім. О. М. Бекетова, 61002, м. Харків, вул. Маршала Бажанова, 17, тел.: 0957721957, e-mail: ODegtyar@i.ua

Дегтяр Олег Андреевич,

доктор наук по государственному управлению, доцент кафедры менеджмента и администрирования, Харьковский национальный университет городского хозяйства им. А. Н. Бекетова, 61002, г. Харьков, ул. Маршала Бажанова, 17, тел.: 0957721957, e-mail: ODegtyar@i.ua

Oleg Andriiovych Degtyar,

Doctor of Science in Public Administration, associate professor of the department of Management and Administration, O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv, 17, Marshal Bazhanov Street, Kharkiv, 61002, Ukraine, tel.: 0957721957, e-mail: ODegtyar@i.ua



Мурашев Сергій Павлович,

аспірант кафедри менеджменту та адміністрування, Харківський національний університет міського господарства ім. О. М. Бекетова, 61002, м. Харків, вул. Маршала Бажанова, 17, тел.: 0950577792, e-mail: murasergey@inbox.ru

Мурашев Сергей Павлович,

аспирант кафедры менеджмента и администрирования, Харьковский национальный университет городского хозяйства им. А. Н. Бекетова, 61002, г. Харьков, ул. Маршала Бажанова, 17, тел.: 0950577792, e-mail: murasergey@inbox.ru

хозяйства им. А. Н. Бекетова, 61002, г. Харьков, ул. Маршала Бажанова, 17, тел.: 0950577792, e-mail: murasergey@inbox.ru

Sergiy Pavlovych Murashev,

aspyrant of the department of Management and Administration, O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv, 17, Marshal Bazhanov Street, Kharkiv, 61002, Ukraine, tel.: 0950577792, e-mail: murasergey@inbox.ru

ЕКОЛОГІЧНИЙ АСПЕКТ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ УТИЛІЗАЦІЙНОЇ ПРОГРАМИ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Анотація. Проаналізована державна програма з утилізації автотранспортних засобів. Розглянуті її недоліки в аспекті негативного впливу на навколишнє природне середовище. Визначені перспективні напрями наукових досліджень щодо зменшення негативного впливу на довкілля, що виникає від функціонування автотранспортного комплексу, зокрема утилізаційних заходів.

Ключові слова: утилізація автотранспортних засобів, раціональне природокористування, державне управління автотранспортним комплексом, ресурсозбереження.

ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ АСПЕКТ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ УТИЛИЗАЦИОННОЙ ПРОГРАММЫ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Аннотация. Проанализирована государственная программа по утилизации автотранспортных средств. Рассмотрены ее недостатки в аспекте негативного воздействия на окружающую среду. Определены перспективные направления научных исследований по уменьшению негативного влияния на окружающую среду, возникающее от функционирования автотранспортного комплекса, в частности утилизационных мероприятий.

Ключевые слова: утилизация автотранспортных средств, рациональное природопользование, государственное управление автотранспортным комплексом, ресурсосбережение.

ECOLOGICAL ASPECTS OF STATE UTILIZATION PROGRAM OF VEHICLES

Abstract. National program from the utilization of vehicles is analyzed. Its shortcomings in terms of the negative impact on the environment are considered. The perspective directions of scientific researches due to the reducing of the negative impact on the environment that arises from the operation of the motor sector, including utilization measures are determined.

Keywords: recycling of vehicles, environmental management, public administration motor complex resource.

Постановка проблеми. В останні три десятиріччя проблеми навколишнього природного середовища набули подвійної актуальності. За-

гострилися (прискорились та збільшилися у масштабі) процеси забруднення довкілля. Одними з головних “винуватців” екологічного колапсу

як у нашій країні, так і за її межами є автомобільний транспорт. Експлуатація автомобільного транспорту супроводжується двома умовами: шкідливим впливом на довкілля та користю, яку надає автомобільний транспорт у повсякденному житті. Негативний вплив на навколишнє природне середовище обумовлений, по-перше, надходженням шкідливих речовин до атмосферного повітря при безпосередній його експлуатації, а по-друге, негативним впливом на процес остаточного виснаження природних ресурсів у зв'язку з їх застосуванням при виробництві автотранспортних засобів. Щодо першого, то ця екологічна проблема є найбільш актуальним предметом наукових досліджень на сьогодні, тоді як кількісний та якісний стан природних ресурсів, як одна з сучасних екологічних проблем автотранспортного комплексу користується меншою популярністю при проведенні дослідницьких робіт. Екологічна проблема виснаження природних ресурсів ускладнюється низкою факторів, серед яких слід виокремити наступні чинники — відсутність системи ремонтно-відновних робіт для сучасних автотранспортних засобів, що за своєю суттю є складовою з раціонального природокористування та деструктивний вплив програми з утилізації автотранспортних засобів, що впроваджується державою з метою збільшення виробничих обсягів національної автомобілебудівної галузі, а як наслідок — отримання економічного ефекту від функціонування галузі.

Аналіз останніх публікацій за проблематикою. Екологічна про-

блематика функціонування автомобільного транспорту аналізувалась у роботах В. М. Мельника та Ф. В. Козака, Ю. О. Хегая, М. К. Шапочки та О. В. Лямцева та інших авторів, що охоплювали питання забруднення повітряного та водного басейнів, ґрунтового покриття продуктами експлуатації автотранспортних засобів, питання регулювання надання транспортних послуг як одного з методів управління природокористуванням на автомобільному транспорті, однак в екологічному аспекті жоден з авторів не висвітлював проблеми вичерпання природних ресурсів, що пов'язані з функціонуванням автотранспортного комплексу країни.

Мета статті. Спрогнозувати виникнення негативних екологічних тенденції щодо інтенсифікації вичерпання природних ресурсів, від впровадження державної програми з утилізації автотранспортних засобів на державному рівні та запропонувати загальні рекомендації щодо усунення негативного впливу на навколишнє природне середовище.

Виклад основного матеріалу. За останні п'ять років було вжито кілька спроб щодо реалізації програми з утилізації автотранспортних засобів (АТЗ) чи їх окремих компонентів на державному рівні. Основним підґрунтям для цього стали, по-перше, системна криза, що охопила підприємства вітчизняної автомобільної промисловості, яку планується подолати збільшенням обсягів продажу автотранспортних засобів, шляхом активного стимулювання автокористувачів до їх придбання (надання пільг при придбанні ново-

го АТЗ за рахунок утилізації старого). По-друге, менш значущою причиною цього є стрімке погіршення якості навколишнього природного середовища, внаслідок збільшення кількості автомобільних звалищ, переважно несанкціонованого типу, кількості автотранспортних засобів, що простоюють без руху у межах міст та забруднюють довкілля. Загальновідомим є той факт, що у цілому подальша експлуатація автотранспортного засобу неможлива, якщо час простою останнього без руху (застосування за прямим призначенням) досягає року і більше. Цей процес зумовлений впливом ряду факторів, насамперед впливом навколишнього природного середовища. По-третє, за результатами реалізації державної програми з утилізації очікується отримувати вторинну сировину (металургійний брухт) для підприємств металургійної галузі, що на сьогодні є технічно здійсненним і екологічно доцільним заходом з ресурсозбереження.

Реалізація державної програми з утилізації автотранспортних засобів зіткнулася з рядом перешкод, які вирішити як у першу “хвилю” її реалізації, так і у другу чергу не вдалося. Головним недоліком цієї програми, який де-юре (у нормативних документах, які регламентують утилізаційні заходи) був врахований, тоді як де-факто (у стадію фактичного виконання) достатньо опрацьований державним апаратом не був, є законодавча основа. Відзначимо, що регулювання діяльності з утилізації автотранспортних засобів регламентується Законом України “Про утилізацію транспортних засобів” [1],

який визначає правові, економічні та організаційні заходи, однак лише умовно. Цим нормативним документом встановлені суб’єкти господарювання, їхні обов’язки і вимоги до них, порядок передачі транспортних засобів в утилізацію та ін., але водночас слід звернути увагу, що ці положення позначені лише документально, тоді як реальна структура зі збору транспортних засобів, їх демонтажу не створена, відсутні технічні фахівці з виконання утилізаційних, розбірних робіт та ін. Найбільш значною недоробкою слід вважати відсутність фахівців, інфраструктури і технічної можливості щодо забезпечення екологічно безпечного для навколишнього природного середовища збору, зберігання і переробки найбільш небезпечних компонентів і рідин автотранспортних засобів — акумуляторів та технічних рідин. Аналізуючи цю програму, слід виділити і ще деякі екологічно небезпечні її аспекти, які не розглянуті державним апаратом.

Разом з економічною користю, що очікується отримати внаслідок проходження автомобільною промисловістю нового виробничого витку слід урахувати екологічний аспект, який зумовлений збільшенням навантаження на навколишнє природне середовище, що призводить до зростання експлуатації природних ресурсів (насамперед покладів металорудних корисних копалин) при збільшенні обсягів виробництва нових автотранспортних засобів, це по-перше. По-друге, як законодавчо, так й організаційно не передбачені питання екологічної безпеки при виконанні утилізаційних робіт небезпечних компонентів, таких як аку-

муляторні батареї, шини, технічні рідини тощо, це по-друге. Виходить, що впровадження утилізаційної програми на державному рівні спрямовано лише на поліпшення суто економічного клімату у галузі автомобілебудування у короткостроковій перспективі

Аналізуючи державну утилізаційну програму в екологічній площині зауважимо, що подолання кризи автомобілебудівною галуззю є виправданим та необхідним кроком з боку держави. Разом з тим, такий захід економічного розвитку країни є доволі радикальним, оскільки це пов'язано з інтенсивним природокористуванням. Віддаючи належне спробі державного апарату щодо підняття іміджу автомобільної промисловості як у середині країни, так і за її межами необхідно визнати, що у найближчому майбутньому необхідно очікувати інтенсифікації процесу виснаження природних ресурсів у країні, якщо дотримуватися обраної програми з утилізації автотранспортних засобів.

З викладеного слід зробити висновки стосовно недоліків обраного курсу, де державним апаратом визнається кризове становище національної автомобілебудівної промисловості, яке пропонується подолати за рахунок впровадження утилізаційної програми на державному рівні. Однак реалізація цього управлінського рішення не враховує низки недоліків, які негативно впливатимуть на довкілля у майбутньому. Зважаючи на інтенсивний характер природокористування, який є похідною державної програми з утилізації та різноманітних спроб з підтримки

національної автомобільної промисловості (які до результату, що очікувався не призвели) [2] необхідно запропонувати наукові пропозиції щодо подолання або зменшення навантаження як на природні ресурси, так й на навколишнє природне середовище взагалі.

Висловлюючи власну думку зауважимо, що поряд з розвитком автомобілебудівної галузі необхідно, враховуючи й екологічний аспект (раціональне природокористування та охорона навколишнього природного середовища) функціонування галузі, прикладати зусилля (забезпечувати законодавчо та науково) до розбудови автомобілеремонтної бази у країні. Проте на сьогодні відсутні механізми усунення негативного впливу на навколишнє природне середовище (насамперед процес виснаження природних ресурсів) у зв'язку з функціонуванням автомобілебудівної галузі. Слід додати, що це питання слід розробляти комплексно, застосовуючи державне управління у цілому до автотранспортного комплексу, який вбирає у себе кілька галузей та підгалузей, по-перше автомобілебудування та галузь автомобільного транспорту. Для зменшення навантаження на природні ресурси необхідно впроваджувати заходи з ресурсозбереження (матеріало- та енергозбереження) на автомобільному транспорті під час експлуатації автотранспортних засобів шляхом проведення ремонтно-відновних робіт, що можна охарактеризувати як складові раціонального природокористування у галузі. Крім цього, розвиток авторемонтної галузі у державі стане джерелом додатко-

вих фінансових надходжень до бюджету країни та прямо пропорційно буде збільшуватись обсяг реалізації продукції національних підприємств з виготовлення автотранспортних засобів та компонентів до них.

Розглядаючи складові державного механізму зі зменшення/усунення негативного впливу можна визначити, що його комплексний характер виявляється в одночасному застосуванні заходів з утилізації автотранспортних засобів, заходів з поліпшення показника ремонтпридатності сучасних транспортних засобів, що закладається на етапі його проектування, заходів з ресурсозбереження (ремонтно-відновні роботи в умовах авторемонтних заводів), а також низка економічно-правових важелів механізму. На сьогодні у цьому векторі змістовних наукових досліджень не проводиться, однак існують фрагментарні наукові роботи щодо утилізаційних робіт та заходів з ресурсозбереження, які є відособленими пропозиціями-розробками та не взаємозумовлені і взаємопов'язані між собою в єдину систему раціонального природокористування в автотранспортному комплексі. Таким чином, запропоновані складові комплексного механізму державного управління необхідно визнати перспективним напрямом подальших наукових досліджень щодо раціонального приро-

докористування в автотранспортному комплексі.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Визначені завуальовані недоліки державної програми з утилізації автотранспортних засобів, що пов'язані з виникненням низки екологічних загроз, що впливають на інтенсифікацію процесу виснаження природних ресурсів (металорудних корисних копалин). Загальнорозглянутий один із способів управління державою процесом раціонального природокористування при функціонуванні автотранспортного комплексу (позитивно впливає на якісні та кількісні показники вмісту покладів корисних копалин, наділений рисами ресурсозбереження та складовими з охорони навколишнього природного середовища), що засновується на розробці комплексного механізму раціонального природокористування.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. *Про утилізацію* транспортних засобів: Закон України від 04.07.2013 р., № 421-VI // Відомості Верховної Ради України. — 2014. — № 20–21. — Ст. 719.
2. *Про розвиток* автомобільної промисловості України: Закон України від 06.07.2005 р. № 2740–15 // Відомості Верховної Ради України. — 2005. — № 34. — Ст. 436.