

Список використаних джерел:

1. Реформування майнових відносин у підприємствах АПК : практич. посіб. ; за ред. П.Т. Саблука та Т.М. Підлісецького. — К. : Інститут аграрної економіки, 2001. — 614 с.
2. Організація управління аграрною економікою / [Кропивко М.Ф. Немчук В.П., Россоха В.В. та ін.] ; за ред. М. Ф. Кропивка. — К. : ННЦ ІАЕ, 2008. — 420 с.
3. Малік М. Основи аграрного підприємництва / [Малік М.Й., Зіновчук В.В., Лупенко Ю.О. та ін.] ; за ред. М.Й. Маліка. — К. : Інститут аграрної економіки, 2001. — 582 с.
4. Форми господарювання на селі (аналіз розвитку) / [Саблук П.Т., Месель-Веселяк В.Я., Федоров М.М. та ін.]; за ред. П.Т. Саблука, В.Я. Месель-Веселяка. — [4-е вид. доп.]. — К. : ННЦ ІАЕ УААН, 2008. — 102 с.
5. Статистичний щорічник Львівської області за 2007 рік. — Львів, 2008. — Ч.1. — 363 с.

***Annotation.** The problems of the market formation in Ukraine are analyzed. The level of influence of reforms on the development of the enterprises of the agrarian economic sphere of Lviv region is established. Their low efficiency in region scales is proved.*

***Key words:** agro industrial manufacture, transitive period, agricultural enterprises, efficiency.*

УДК 504.064

О.К. Кушнір, аспірант

Тернопільського національного економічного університету

НЕОБХІДНІСТЬ РЕГУЛЮВАННЯ КОНТРОЛЮ ЗА ЗБИТКАМИ, НАНЕСЕНИМИ АВТОТРАНСПОРТОМ НАВКОЛИШНЬОМУ СЕРЕДОВИЩУ

Розв'язання проблеми охорони довкілля є складовою розвитку економіки, оскільки від її вирішення залежить можливість існування, життя на Землі, здоров'я і добробут, людини. Автотранспорт є джерелом забруднення атмосфери, кількість автомашин безперервно зростає, особливо в великих містах; а разом з цим росте валовий викид шкідливих продуктів в атмосферу.

***Ключові слова:** забруднення та охорона навколишнього середовища,*

автомобільний транспорт, викиди відпрацьованих газів, збір за забруднення навколишнього середовища.

В умовах сучасної економічної кризи постає проблема виникнення і екологічної кризи. До екологічних проблем належать ті, які пов'язані з погіршенням стану (якості) середовища проживання людей, спричиненого діяльністю самого людського суспільства. Вплив науково-технічної революції на взаємовідносини суспільства та природи оцінюється далеко не однозначно, адже саме вона призвела до різкого загострення глобальної екологічної кризи і поставила людство перед загрозою глобальної екологічної катастрофи. Різкий приріст темпів промислового виробництва, масове поширення в побуті здобутків науково-технічної революції, зростання добробуту населення — в першу чергу масова автомобілізація та можливості побудови власних будинків — призвели до значного збільшення споживання енергії та ресурсів.

Сьогодні Україна входить до загальноєвропейської системи екологічної безпеки. Її, зрозуміло, це вимагає проведення належної природоохоронної політики, що забезпечить екологічно безпечний соціально-економічний розвиток країни. Це завдання можливо реалізувати лише за умови створення надійної системи еколого-статистичної інформації, яка дасть об'єктивне уявлення про обсяги природних ресурсів, якість природного середовища, інтенсивність та основні негативні наслідки антропогенного впливу на природу.

Особливо складна екологічна ситуація склалася у великих містах та промислово розвинутих регіонах України, де існують високі концентрації шкідливих речовин у повітрі. Значну частку забруднення атмосферного повітря складають викиди шкідливих речовин з відпрацьованими газами автотранспорту.

Чимало дослідників останнім часом звертають увагу на проблему забруднення довкілля: Боярський А.Я., Горлицький Б.А., Данилко В.К., Думнова А.Д., Єріна А.М., Казанська Є.В., Нестеров Л.І., Тамашевич В.Н., Трудова М.Г., Ковальчук П.І.

Значний вклад у теорію і розвиток наукових фундаментальних досліджень проблем охорони атмосферного повітря, зменшення техногенного навантаження на повітряний басейн автомобільним транспортом внесли Балацький О.Ф., Гутаревич Ю.Ф., Данилишин Б.М., Канило П.М., Кропивенська В.Б., Міщенко В.С., Форнальчик Є.Ю., Хоружая Т.А., Шеховцов А.Ф. та інші науковці.

Розкрити необхідність постійного контролю обсягів викидів шкідливих речовин в атмосферне повітря від автомобільного транспорту з урахуванням стандартів.

Функціонування автомобільного транспорту супроводжується потужним

негативним впливом на всі складові довкілля, особливо на атмосферне повітря. Специфіка негативного впливу автомобільного транспорту проявляється у високих темпах росту кількості автомобілів; їх просторовій розосередженості; у безпосередній близькості до житлових районів; вищій токсичності викидів порівняно з викидами стаціонарних джерел; складності реалізації заходів по захисту від забруднення транспортними засобами; розташуванні джерел забруднення на земній поверхні, внаслідок чого відпрацьовані гази накопичуються в зоні дихання людини і слабше розповсюджуються вітром.

Оцінку екобезпеки автотранспорту здійснюють на основі розрахунків викидів відпрацьованих газів для різних марок рухомого складу автомобілів і з урахуванням індивідуальних викидів кожного автомобіля на різних трасах.

Викиди забруднюючих речовин розраховують за допомогою таких показників:

- обсяги витрат пального за видами: бензин автомобільний, дизельне пальне, зріджений нафтовий газ, стиснений природний газ;
- обсяги витрат пального за категоріями транспортних засобів: вантажні автомобілі, автобуси, легкові автомобілі, спеціальні легкові, спеціальні нелегкові;
- середній питомий викид з одиниці використаного пального по окремих шкідливих речовинах;
- розподіл умов руху автомобілів на рух в міській та сільській місцевості;
- вплив коефіцієнтів технічного стану автомобілів;
- врахування впливу кліматичних умов місцевості та роботи у великих містах на показник витрат пального [1].

За забруднення навколишнього середовища автотранспортом законом передбачається збір, який обчислюється платниками самостійно щокварталу наростаючим підсумком з початку року, виходячи з кількості фактично використаного пального та його виду, на підставі нормативів і коригувальних коефіцієнтів, і визначається за формулою:

$$П_{ВП} = \sum_{i=1}^n M_i \times H_{ni} \times K_{нас} \times K_{\phi},$$

де: M_i — кількість використаного пального i -того виду, у тоннах (т); H_{ni} — норматив збору за тону i -того виду пального, у гривнях (грн/т) з урахуванням індексації; $K_{нас}$ — коригуючий коефіцієнт, який враховує чисельність жителів населеного пункту; K_{ϕ} — коригуючий коефіцієнт, який враховує народногосподарське значення населеного пункту.

Норматив збору підлягає індексації і обчислюється за формулою

$$H_i = \frac{H_n \times I}{100},$$

де H_i — проіндексований норматив збору у поточному році, гривень за 1 тонну (1 одиницю); H_n — базовий норматив збору, гривень за 1 тонну (1 одиницю); I — індекс споживчих цін (індекс інфляції) за попередній рік, відсотків.

У разі, коли індекс споживчих цін (індекс інфляції) за попередній рік не перевищує 100 відсотків, індексація нормативів збору не проводиться [2].

Коригуючий коефіцієнт встановлюється залежно від народногосподарського значення населеного пункту від 1 до 1,65 (для курортних) [3].

Екологічна безпека та захист населення від наслідків довготривалого впливу забруднень довкілля, за рахунок викидів автотранспорту вимагає посилення контролю щодо виконання санітарно-гігієнічних правил і стандартів.

Збереження масштабів економічного розвитку можливе за умови забезпечення суворих державних заходів захисту навколишнього середовища та раціонального природокористування, організації процесів виробництва і споживання на основі радикальної перебудови технологій, створення нових технічних засобів і технологічних процесів, більш прийнятних з екологічної точки зору.

Список використаних джерел:

1. Колесник С.І. Роль автотранспорту в суспільстві та його вплив на навколишнє середовище // Проблеми статистики. Зб. наук. праць. Випуск № 3. К.: 2001. — С. 212 – 213.
2. Інструкція про порядок обчислення та сплати збору за забруднення навколишнього природного середовища: від 19.07.1999 №162/379 / Міністерство охорони навколишнього середовища та ядерної безпеки України. — Офіц. вид. — К.: «ГК», 1999. — 54 с.
3. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку встановлення нормативів збору за забруднення навколишнього природного середовища і стягнення цього збору» // Офіційний вісник України, 1999. — №9. — С. 89.
4. Ковальчук П.І. Моделювання і прогнозування стану навколишнього середовища: Навч. Посібник. — К.: Либідь, 2003. — 208 с.
5. Ж. Калинчук-Порханова, М. Мовчан., В. Поліщук. Про актуальність моніторингу навколишнього середовища // Рідна природа. — 2002. — №2. — С. 12-14.

***Annotation.** The decision of problem of guard of environment is the constituent of development of economy, as possibility of existence of life on Earths, health and welfare of man depends from its decision. A motor transport is the source of contamination of atmosphere, the amount of cars grows continuously, especially in large towns; and the gross troop landing of harmful products in an atmosphere grows together with it.*

***Key words:** contamination and guard of environment, motor transport, troop landings of exhaust gases, collection for contamination of environment.*

УДК 061.2:364.467

***В.В. Россоха**, к.е.н., ст. наук. співробітник ННЦ «Інститут аграрної економіки», м. Київ*

АСОЦІАТИВНІ ОБ'ЄДНАННЯ ЯК ЧИННИК СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ СУСПІЛЬСТВА

Розвиток соціально-економічних систем значною мірою базується на процесі їх самоорганізації, в основі якого лежить механізм генерування політичною системою нової управлінської інформації та введення її до економічної системи, що забезпечує здатність суспільної системи раціонально використовувати ресурси і виробляти економічний ефект у тривалому інтервалі часу.

Ключові слова: законодавство, асоціація, суспільне благо, політика, професійний стандарт, кодекс честі.

Економічне життя значною мірою є похідним від права. Припущення, що економіка сама сформує право, досить сумнівне, оскільки вплив права на економіку набагато важливіший і вагоміший. Економіка лише забезпечує логічне обґрунтування звичайного права, виходячи з якого визначаються необхідні закони для ефективної економічної гри. Світовий досвід переконує, що коливання темпів економічного розвитку в різних країнах світу є результатом їх залежності від правових режимів [1, с 42].

З часу набуття Україною незалежності прийнято понад 150 законів, пов'язаних із сільськогосподарською діяльністю та селом, але вони не виявили позитивного впливу і не поліпшили життя людей у сільській місцевості країни [2, с. 4]. Незнання й свідоме ігнорування закономірностей ринкової економіки призвели до фатальних помилок політиків, урядовців і працівників у визначенні законодавчого порядку технологій приватизації, рівня цін і державного