

УДК: 519.86:629.331

О.К. Кушнір, аспірант ТНЕУ, м. Тернопіль

ЕКОНОМІЧНІ ЗБИТКИ ВНАСЛІДОК ДІЯЛЬНОСТІ АВТОТРАНСПОРТУ

Розглянуто збитки довікілью, що здійснюються автотранспортом. Проаналізовано заходи щодо відвернення і зменшення забруднення атмосферного повітря викидами транспортних та інших пересуваних засобів.

Ключові слова: *збитки довікілью, економічний збиток, плата за забруднення, оцінка збитків, екологічна безпека автотранспорту.*

Проблемою багатьох міст та селищ України було і залишається забруднення довікілья, особливо центральної частини міста. В даній проблемі змінюються лише складові чинники, що здійснюють забруднення. До кризи в країні, звичайно, вагому частку в забрудненні мали підприємства, які на той час ефективно працювали. Тепер, коли почався спад виробництва на промислових підприємствах – забруднювачах, головним забруднювачем виступає саме автотранспорт. У багатьох містах частка викидів шкідливих речовин від діяльності автотранспорту сягає 60-90% усіх викидів [1, с. 63]. Тому, звичайно, постає питання оцінювання впливу автотранспорту на атмосферне повітря, на водні та земельні ресурси, на стан та здоров'я людини.

Державне регулювання методів негативного впливу автотранспорту розвинуте виходячи з положень регулювання негативного впливу стаціонарних джерел забруднення. Атмосфероповітряне законодавство України передбачає систему правових заходів: дозвільного, попереджувального (превентивного), контрольного, стимулюючого характеру (заохочення й відповідальність), поновлювального (відтворювального), заборонного характеру. Тут аналізуються власне охоронні правові заходи щодо атмосферного повітря.

Існує ряд визначень збитків пов'язаних із забрудненням навколишнього середовища. В них з різним ступенем повноти враховуються витрати, що виникають внаслідок забруднення середовища, пропонуються способи визначення і методи розрахунку в натуральному вираженні, наводяться деякі залежності між ступенем забруднення середовища і розміром заподіяної шкоди.

Збитки – це не реальні матеріальні блага, не створена вартість, а матеріальні блага і вартість, які могли б бути створені в процесі експлуатації навколишнього середовища. Тому збитки – це не частина сукупного суспільного продукту. Збитків зазнають передусім люди. Під збитками слід розуміти різницю між сукупним суспільним продуктом, який міг би бути одержаний на основі раціонального використання природного середовища, і сукупним сус-

пільним продуктом, одержаним при нераціональному його використанні. Саме недоодержаний сукупний суспільний продукт суспільство змушене компенсувати.

Усі види збитків можна розділити на вимірювані (грошові чи натуральні) і умовно вимірювані, тобто ті, що практично не піддаються кількісній оцінці. Вимірювані збитки поділяються на економічні і соціально-економічні, а умовно вимірювані – на соціальні і екологічні.

Економічний збиток – це виражені у грошовій формі фактичні і можливі витрати, заподіяні економічним суб'єктам внаслідок екодеструктивного впливу, а також додаткові витрати на компенсацію цих збитків.

Всі економічні збитки поділяються на п'ять видів:

1) фактичні, тобто втрати або негативні зміни, що виникають від забруднення навколишнього середовища і можуть бути оцінені у грошовій формі у звітному періоді;

2) можливі, які можливі в перспективі через забруднення природного середовища, тобто мають умовно-теоретичний характер;

3) відвернені, які становлять різницю між фактичними і можливими збитками;

4) ліквідовані – частина збитків, на яку їх було зменшено завдяки проведеному природоохоронним заходів;

5) потенційні – збитки, які можуть бути завдані суспільству в майбутньому через нинішнє забруднення навколишнього природного середовища.

Критерієм для розрахунку платежів за забруднення є збитки від нього. Ці збитки проявляються рівночасно в економічному, соціальному – в першу чергу, а також моральному, естетичному, натуральному аспектах, але не всі й не завжди піддаються кількісному обліку.

Оцінюються збитки у грошовому вираженні за певний період часу. Вони можуть бути несуттєвими, якщо не перевищують поріг чутливості та стійкості екологічної системи, і суттєвими, якщо перевищують.

На рівні великих територій (регіонів, країн) застосовується спрощена (емпірична) оцінка еколого-економічних збитків. Її використання дозволяє встановити лише приблизні масштаби економічних збитків і ефективності заходів щодо запобігання або ліквідації збитків від забруднення.

Автори М.В. Тарковська та Л.В. Чайка вважають, що можливість порівняти розміри збитків та витрат, спрямованих на запровадження заходів щодо зменшення негативного антропогенного тиску на довкілля від автомобільного транспорту, і вирішує проблему визначення ефективності попереджуючих природоохоронних заходів та розробки ефективних методів регулювання забруднення довкілля.

Обухан К.І., Пригода Ю.Г. вважають, що на світовому рівні важливе значення для екологічної безпеки автотранспорту має введення нормативних документів, що обмежують застосування окремих видів палива, особливо тих,

що містять свинець, а також впровадження вимог до зниження оксидів вуглецю, азоту та вуглеводнів у складі вихлопних газів автомобільних двигунів.

Маючи натуральні збитки навколишнього середовища, можна вважати, що вони еквівалентні тим заходам, що повинні відшкодувати ці збитки. В працях Є.К. Федорова, Н.П. Федоренко, К.Г. Гофмана, Т.С. Хачатурова, М.А. Віленського, П.Г. Олдака, М.Я. Лемешева, М.Т. Мелешкіна, В.Н. Лексіна розглядаються методологічні і теоретичні питання ефективності охорони навколишнього середовища від забруднення. Вони стверджують, під час вибору варіанту методу по охороні довкілля необхідно регулюватися єдиною системою економічних критеріїв, в якій поєднуються визначення результатів (економічних, екологічних і соціальних) і затрат на їх досягнення. Тоді ефективність охорони навколишнього середовища від забруднення виразиться в прирості національного доходу, соціального і екологічного потенціалів до витрат.

Законодавством передбачено здійснення заходів щодо відвернення і зменшення забруднення атмосферного повітря викидами транспортних та інших пересувних засобів і установок та впливу їх фізичних факторів. До них належать:

- розробка та виконання комплексу заходів щодо зниження викидів;
- знешкодження шкідливих речовин і зменшення фізичного впливу під час проектування, виробництва, експлуатації та ремонту транспортних та інших пересувних засобів і установок;
- переведення транспортних та інших пересувних засобів і установок на менш токсичні види палива;
- раціональне планування та забудова населених пунктів з дотриманням нормативно визначеної відстані до транспортних шляхів;
- виведення з густонаселених житлових кварталів за межі міста транспортних підприємств, вантажного транзитного автомобільного транспорту;
- обмеження в'їзду автомобільного транспорту та інших транспортних засобів та установок у селищні, курортні, лікувально-оздоровчі, рекреаційні та природно-заповідні зони, місця масового відпочинку та туризму;
- поліпшення стану утримання транспортних шляхів і вуличного покриття;
- впровадження в містах автоматизованих систем регулювання дорожнього руху;
- удосконалення технологій транспортування і зберігання палива, забезпечення постійного контролю за якістю палива на нафтопереробних підприємствах та автозаправних станціях;
- впровадження та вдосконалення діяльності контрольно-регулювальних і діагностичних пунктів та комплексних систем перевірки нормативів екологічної безпеки транспортних та інших пересувних засобів і установок.

Отже, економічні збитки – величина комплексна. Перед тим як оцінювати збиток, слід дослідити сферу впливу чи завдання даного збитку. Їх слід оці-

нювати через призму сфер впливу на: стан та здоров'я населення; атмосферне повітря; водні джерела; земельні ресурси та території міст.

Список використаних джерел

1. Гутаревич Ю. Ф. Екологія та автомобільний транспорт: Навчальний посібник, 2-ге вид., перероблене та доповнене. – К.: Арістей, 2008. – 296 с.
2. Колесников С.И. Экономика природопользования. – Ростов-на-Дону, 2000. – 123 с.
3. Основні напрямки природоохоронних витрат // Закон і бізнес. – 1996. – 4 вересня. – С. 15.
4. Хачатуров Т.С. Экономика природопользования. – М.: Наука, 1987. – 254 с.

Annotation. *Damages to the environment made by a motor transport were examined. The types of economic damages were described. Measures on a distraction and reduction of contamination of atmosphere by the extras of transport and other vehicles were analyzed.*

Key words: *damages to the environment, economic damage, paying for contamination, estimation of losses, ecological safety of motor transport.*

45

УДК 65.01:338.02

О.В. Крамар, викладач, Кам'янець-Подільська
філія Європейського університету

ВПЛИВ КОНТРОЛЮ НА ЕФЕКТИВНІСТЬ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ

Контроль є однією із завершальних стадій управління; водночас він є необхідною умовою ефективності системи управління в цілому, адже розглядаючи її як сукупність всіх систем функцій: планування, організації, мотивації та контролю, можна допустити, що елемент контролю присутній в кожній з них.

Ключові слова: *система управління, результативність системи управління, ефективність системи управління, витрати управління, функції управління, контроль.*

У сучасному господарюванні важко не відзначити найбільш важливу і багатогранну сферу діяльності, ніж управління, від ефективності якого залежать і продуктивність виробництва, і якість обслуговування населення.

У зарубіжних країнах накопичений значний досвід управління в області промисловості, торгівлі, кооперації, сільського господарства внаслідок безпосередньої участі людей в управлінській діяльності. Відставання народного господарства України в порівнянні з ними зумовлюється багатьма факторами,