

СУМСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

РУБАНОВ ПАВЛО МИКОЛАЙОВИЧ

УДК 502.33 : 338.47

ЕФЕКТИВНІСТЬ МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ ЗБАЛАНСОВАНИМ
РОЗВИТКОМ ЕКОЛОГО-ЕКОНОМІЧНИХ ІНТЕРЕСІВ
(НА ПРИКЛАДІ ОХОРОНИ НАВКОЛИШНЬОГО
СЕРЕДОВИЩА В АВТОТРАНСПОРТНОМУ ПРОЦЕСІ)

Спеціальність 08.08.01 - Економіка природокористування
і охорони навколишнього середовища

Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Суми – 1997





00739215 (R)

Робота виконана в Сумському державному університеті, Міністерство освіти України.

Науковий керівник

кандидат економічних наук,
Боронос Володимир Миколайович,
Сумський державний університет,
завідувач кафедрою фінансів

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук, професор, Паламарчук Віліор
Олександрович, Київський національний університет ім.Тараса
Шевченка, професор кафедри управління та економіки підприємства

кандидат економічних наук, Теліженко Олександр Михайлович,
Сумський державний університет, докторант кафедри управління

Провідна установа

Центр досліджень науково-технічного потенціалу та історії науки
ім.Г.М.Доброва, відділ системних досліджень в галузі охорони
навколишнього середовища, Національна академія наук України,
м.Київ

Захист відбудеться 29 грудня 1997 р. о 14 годині на засіданні
спеціалізованої вченої ради К 55.051.01 в Сумському державному
університеті за адресою: м.Суми, вул.Р.-Корсакова, 2, ауд. М412

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Сумського державного
університету за адресою: м.Суми, вул.Р.-Корсакова, 2

Автореферат розісланий 28 листопада 1997 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

Кислий В.М.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми

Вітчизняний та зарубіжний досвід свідчить, що автомобілізація, поряд з великим позитивним впливом на розвиток економіки, з створенням комфорту і благ для людей, викликає ряд негативних екологічних наслідків, котрі все відчутніше виявляються в останні десятиліття, особливо в містах. Протиріччя, що виникають, можуть бути розв'язані тільки на основі комплексного врахування еколого - економічних ефектів автомобілізації.

Недооцінка закономірної залежності інтересів від економічних відносин стала однією з причин того, що на протязі тривалого часу в Україні діяли такі економічні фактори, які в ряді випадків суттєво гальмували реалізацію екологічних інтересів як окремої людини, так і виробничих структур. Нерідко створювались об'єктивні обставини для розходження інтересів окремого виробничого суб'єкта з інтересами суспільства. Зокрема, в результаті наявності таких протиріч, автотранспортні підприємства м.Суми в 1996 році відшкодували екологічні збитки в розмірі, що відповідає в середньому, тисячній долі витрат на експлуатацію автотранспортних засобів.

До складу зазначених факторів можна віднести встановлення невадло обраних контрольних екологічних показників роботи підприємства, підміна економічних методів регулювання стану довкілля адміністративними, недосконалість системи економічного стимулювання та розподілу фінансової відповідальності за забруднення тощо. Все це, в свою чергу, не дозволяє створити в Україні прийнятні економічні та організаційні умови для формування у виробників товарів і послуг еколого - економічних інтересів, зорієнтованих на сталий розвиток. Більш того, існуючі форми планування і стимулювання природоохоронних заходів спонукали господарюючі суб'єкти діяти всупереч інтересам суспільства - заощаджувати на природоохоронній діяльності, виробляти екологічно небезпечну продукцію і послуги, прагнути до пом'якшення екологічних стандартів тощо.

В зв'язку з необхідністю розвитку і вдосконалення господарського механізму, спроможного забезпечити оптимальну взаємодію суспільних, групових та індивідуальних інтересів, виникає

проблема виявлення можливості поєднання фінансово – економічних та екологічних інтересів суб'єктів ринкового господарства.

В умовах зростання кризових явищ в розвитку автотранспорту України, необхідності його реструктуризації з урахуванням умов ринкового середовища, існує нагальна необхідність розробки еколого-економічної системи показників, які б сприяли збільшенню еколого - економічної ефективності роботи автомобільного транспорту. Головною вимогою стає урахування, додержання і узгодження інтересів максимальної кількості зацікавлених сторін. Необхідність цього обумовлюється різноманіттям видів ефектів (економічних, фінансових, соціальних, екологічних та інших), що виникають під час реалізації будь - якого заходу в сфері автотранспорту.

Таким чином, пошук дієвого механізму досягнення балансу інтересів з метою зняття протиріч, що виникають на конкретному етапі розвитку системи "економіка – навколишнє середовище", зумовив вибір теми дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами

Напрямок дисертаційного дослідження входить до держбюджетної теми "Розробка ринково - орієнованого фінансового механізму управління ефективністю екологічного розвитку автотранспортного процесу", N53.02.02.97-99 д/б (фінансується Міносвіти України).

Наукові результати, теоретичні положення та висновки дослідження, що запропоновані автором, були використані при виконанні:

- науково - дослідної роботи, яка включена до переліку завдань Державної науково - технічної програми з пріоритетних напрямків розвитку науки і техніки (реєстраційний N комплексного проекту 02.03.01 /001К-95) - "Розробка господарського механізму охорони та відтворення якості природних вод, атмосферного повітря, земельних ресурсів України Державним комітетом України з питань науки, техніки та промислової політики" (реєстраційний N завдання 02.03.01/097-93), що фінансувалась (1993-96 рр.);

- науково – дослідної роботи "Макроекономічне регулювання природокористування та природоохорони на основі екологічної ціни національного продукту", що фінансувалась (1994-96 рр.) Державним

фондом фундаментальних досліджень - (реєстраційний N проекту 6.3/297);

Матеріали дисертаційної роботи впроваджено в навчальному курсі для спеціалістів та керівників місцевих адміністрацій "Екологічний менеджмент" (програма TACIS, 1996р.).

Мета і задачі дослідження

Метою дослідження є розробка науково - методичних принципів та практичних рекомендацій по формуванню ефективного механізму регулювання збалансованості еколого - економічних інтересів в умовах становлення ринкових відносин.

У відповідності до поставленої мети в роботі вирішувались наступні задачі:

- обґрунтувати методичні принципи застосування ринкових важелів, що найбільш ефективно регулюють процес екологізації автотранспортних перевезень в сучасних умовах;

- розробити теоретичні підходи до виявлення еколого - економічних інтересів і протиріч в системі "носіїв інтересів - автотранспортний процес - навколишнє середовище";

- розробити механізм визначення оптимального рівня екологічної ціни транспортних послуг, з урахуванням можливостей і інтересів учасників автотранспортного процесу;

- запропонувати алгоритм оптимального перерозподілу між виробником і споживачем економічної відповідальності за наслідки екологічного впливу;

- розробити методичні основи оцінки ефективності проведення збалансованої екологічної політики в галузі транспортних перевезень та запропонувати відповідні розрахункові показники.

Наукова новизна одержаних результатів

Новизна наукових положень дисертаційного дослідження полягає в наступному:

- розроблено оригінальну структурну схему еколого - економічних цілей і інтересів для різних фаз автотранспортного процесу;

- теоретично обґрунтовано критерій та нову систему оціночних показників, що відзеркалюють цільові настанови головних учасників процесу транспортування;

- розроблено оригінальний алгоритм для кількісної оцінки оптимального рівня екологічної ціни на транспортні послуги, з урахуванням еколого – економічних інтересів суб'єктів виробничих відносин;

- вперше теоретично обгрунтовано та опрацьовано з детальністю, достатньою для практичних розрахунків, коефіцієнт збалансування еколого – економічних інтересів;

- дістали подальший розвиток методичні положення, щодо оцінки еколого - економічної збалансованості тарифної політики в галузі автотранспортних перевезень.

Практичне значення одержаних результатів

Практична цінність результатів дисертаційного дослідження полягає в тому, що запропоновані методичні принципи дозволяють на практиці визначити найбільш вразливі та потенційно конфліктні аспекти екологічної політики, вдосконалити систему економічного управління природокористуванням на прикладі автотранспортного комплексу міста шляхом врахування спрямованості інтересів та цілей зацікавлених сторін.

Методичні положення по оцінці ефективності існуючої цінової системи можуть бути застосовані для прийняття управлінських рішень на різних рівнях державної влади (місцевому, регіональному, загальнонаціональному), під час планування подальших напрямків розвитку автотранспорту та його інфраструктури, при впровадженні заходів природоохоронної спрямованості (пропозиції викладені здобувачем впроваджено при доопрацюванні “Плану дій уряду України в 1995р. та 1996-1999рр.” Розділ 12. Екологічна політика. П.6. Економічний механізм.).

Розроблена модель збалансування та визначення екологічно оптимального рівня транспортних тарифів може бути запроваджена в механізм екологічного управління на мікрорівні. Зокрема на конкретних підприємствах автотранспортного комплексу вона сприятиме уникненню загострення еколого - економічних протиріч між власниками транспортних засобів, споживачами транспортних послуг та суспільством.

Особистий внесок здобувача полягає в наступних конкретних результатах:

- детально систематизовано еколого - економічні ефекти як форми відображення інтересів учасників автотранспортного процесу;
- розроблено методичний апарат забезпечення кількісного та якісного збалансування еколого - економічних інтересів в автотранспортному процесі;
- теоретично обґрунтовано форму представлення коефіцієнту збалансованості еколого - економічних інтересів та підтверджено практичними розрахунками ефективність його використання;
- розроблено математичну модель визначення збалансованих розмірів компенсації екологічних збитків споживачами і виробниками автотранспортних послуг.
- зібрано, систематизовано, узагальнено інформацію та проведено розрахунки для конкретних автопідприємств м. Суми.

Апробація результатів дисертації

Основні положення дисертаційної роботи доповідались та обговорювались на: Другій міжнародній конференції "Економіка для екології" (Суми, 1995); 13 - й науково - практичній конференції "Актуальні проблеми економіки природокористування" (Суми, 1996); Другій всеросійській конференції "Теорія та практика екологічного страхування" (Москва, Росія, 1996); міжнародному підсумковому семінарі по реалізації пілотного навчального проекту (програма TACIS) "Заочний курс екологічного менеджменту для працівників міських самоврядувань Росії і України" (Київ, 1996); міжнародній конференції "Екологія, суспільство, економіка" (Париж, Франція, 1996); міжнародному "Екологічному самміті'96" (Копенгаген, Данія, 1996); Першій всеукраїнській конференції "Теоретичні та прикладні аспекти соціо - екології" (Львів, 1996); Другій міжнародній конференції "Міські проблеми довкілля" (Кошице, Словаччина, 1997); міжнародній конференції "Управління сталим розвитком - європейські перспективи і досвід" (Росток, Німеччина, 1997).

Публікації

Результати дисертації опубліковані в 18 роботах, загальним обсягом 4,5 друкованих аркушів.

Структура і зміст роботи

Дисертація складається з вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел і п'яти додатків.

Повний обсяг дисертації складає 146 сторінок основного тексту. Вона включає 31 таблиць, 9 ілюстрацій, 5 додатків. Список використаних літературних джерел складає 157 найменувань.

У вступі розкриваються сутність і стан наукової проблеми, мета і задачі дослідження, підстави і вихідні данні для розробки теми дослідження, подається загальна характеристика дисертації.

У першому розділі *"Економічне управління екологічно збалансованим розвитком автотранспортного комплексу"* проаналізовано та розглянуто наслідки еколого - економічних протиріч в автотранспортному комплексі та вартісні оцінки наслідків такого розбалансування. Проведено аналіз особливостей існуючих вітчизняних і зарубіжних методологічних підходів по регулюванню екологічної сталості транспортного процесу. Систематизовано існуючі розробки в галузі визначення ефективності прийняття рішень в природоохоронній сфері економіки.

У другому розділі *"Виявлення та узгодження еколого - економічних інтересів в автотранспортному процесі"* досліджено систему потреб, цілей, інтересів та ефектів, що виникають в автотранспортному процесі. Узагальнено методи формування і формалізовано різноманітні локальні показники еколого - економічної збалансованості. Запропоновано використання цінового механізму зменшення конфліктності еколого - економічних інтересів.

У третьому розділі *"Ефективність узгодження еколого - економічних інтересів сторін на рівні автотранспортного підприємства"* викладено модель управління збалансованим розвитком еколого - економічних інтересів. Продемонстровано практичний механізм дії запропонованої методики, її адекватність та ефективність використання для вдосконалення виробничих відносин в галузі автоперевезень (за матеріалами функціонування автотранспортного процесу в межах м. Суми).

У висновках наводяться узагальнені результати проведених досліджень, на підставі яких даються відповідні рекомендації щодо практичного використання здобутих результатів.

Додатки містять допоміжну цифрову інформацію, проміжні математичні розрахунки та формули.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ

Проведений у роботі аналіз режимів регулювання економічних відносин у нашій та інших країнах показує, що ігнорування протиріч та конфлікту інтересів призводить до зниження ефективності виробництва, завдає шкоди стійкому розвитку суспільства.

Запропоновано раціональне вирішення еколого - економічних проблем шляхом розкриття протиріч в еколого - економічних інтересах, пізнанні причин їх виникнення, правильному знаходженні способів збалансування інтересів. Дослідження протиріч з позицій економічної науки дозволяє не тільки з'ясувати процес еколого - економічного розвитку, але й формулювати вимоги до механізму зняття протиріч у системі "носіїв інтересів – автотранспортний процес – довкілля".

Встановлено, що сфера автотранспортних перевезень, характеризується складним переплетінням і взаємодією найрізноманітніших інтересів. Проведений аналіз інтересів як ціннісно орієнтаційних факторів економічного зростання дає можливість розробити концепцію формування ефективного механізму регулювання (див.рис.1) збалансованим еколого - економічним розвитком автотранспортного комплексу України.

Використання мотиваційних інструментів досягнення збалансованості потребує вирішення наступних завдань: 1) порядок впровадження інструменту, що розглядається, в господарський механізм; 2) встановлення граничного рівня впливу на навколишнє середовище; 3) встановлення лімітів економічних санкцій з врахуванням фінансового стану підприємства; 4) визначення процедури застосування мотиваційного інструменту; 5) встановлення порядку розподілу грошових коштів, що отримуються.

Обґрунтовано, що процес монетаризації екологічних ефектів проходить наступні етапи: 1) встановлення джерел і об'єктів негативного впливу автотранспортної діяльності; 2) вимір загальної величини такого впливу, включаючи непрямий; 3) визначення повної вартості впливу різнорізними засобами і обґрунтування найбільш об'єктивного; 4) вираз екологічних витрат забруднювача в грошових одиницях з врахуванням стану всієї економіки і фінансової стійкості підприємства - забруднювача. Розглянуто основні способи оцінки екологічних збитків, подається характеристика їх об'єктивності і перспективності використання.



Рис.1 Механізм регулювання збалансованого розвитку еколого-економічних інтересів

Проаналізовано і систематизовано різноманітні види ефективності залежно від процесу чи об'єкту, що оцінюється, стадії, рівня і об'єктивності оцінки, форми власності, витрачених ресурсів, форми результатів, складу зацікавлених сторін тощо.

Дослідженням доведено, що екологізація ціни є найбільш пріоритетною і ефективною політикою, що сприяє природоохороні в автотранспортному комплексі. Представлені в роботі зарубіжні оцінки цінової еластичності в сфері автоперевезень дозволяють достатньо вірогідно спрогнозувати потенційний вплив зміни цін і тарифів на автотранспортний ринок України з урахуванням еколого - економічних інтересів. Для обґрунтованого збалансування найбільш істотних еколого - економічних інтересів існує необхідність в селекції тільки найбільш важливих ефектів, що викликані функціонуванням автотранспортного комплексу. З цією метою в роботі розглянуто співвідношення, взаємозв'язок і ступінь важливості еколого - економічних ефектів для забезпечення безконфліктного розвитку автотранспорту (див.табл.1).

Визначено, що система показників ефективності повинна задовольняти наступним вимогам: 1) адекватно відзеркалювати реальні процеси в еколого - економічній системі; 2) бути функціонально повною і збалансованою; 3) бути актуальною для сучасного стану економіки і навколишнього середовища; 4) бути достатньо компактною; 5) мати достатню інформаційно - статистичну забезпеченість; 6) відповідати засадам ієрархічної підпорядкованості; 7) бути однорідною за одиницями виміру.

В роботі обґрунтовано, що збалансування найбільш суттєвих еколого - економічних інтересів для головних учасників автотранспортного процесу, за умови максимально можливого врахування кожного з них, необхідно здійснювати на основі показника ефективності комплексного узгодження еколого - економічних інтересів:

$$КЗІ = \sqrt{К_1 \cdot К_2 \cdot К_3 \cdot К_4 \cdot К_5 \cdot К_6}, \quad (1)$$

де КЗІ - коефіцієнт збалансування інтересів;

К₁ - коефіцієнт урахування екологоекономічності прибутку від реалізації автотранспортних послуг;

К₂ - коефіцієнт урахування зміни обсягу транспортної роботи (вантажо- чи пасажирообороту);

Таблиця 1 – Основні характеристики еколого–економічних інтересів учасників автотранспортного процесу

Характеристики	Інтереси		
	народногосподарські	виробника транспортних послуг	споживача транспортних послуг
Носій інтересів	Суспільство в цілому	Автотранспортне підприємство	Виробничі та індивідуальні споживачі
Форма результату (ефекту)	Обсяг транспортних послуг. Сталий екологічний розвиток.	Прибуток від реалізації послуг. Сталий фінансовий розвиток.	Тарифи на автоперевезення. Якість обслуговування.
Напрями росту ефективності	Збільшення обсягу суспільно значимих транспортних послуг. Зменшення екологічних збитків.	Підвищення рентабельності послуг. Збільшення обсягу реалізації послуг. Зменшення екологічних ризиків.	Зменшення транспортних витрат. Поліпшення стандартів обслуговування.
Основний показник ефективності.	Максимум еколого–економічного ефекту на одиницю транспортної роботи.	Максимум прибутку на одиницю транспортної роботи.	Мінімальний індекс зростання тарифів.
Умови зростання ефективності.	Зростання збалансованості еколого – економічних інтересів з метою поліпшення якості сталого розвитку.	Зростання збалансованості економічного потенціалу підприємства з умовами відтворювального процесу. Зростання збалансованості екологічних ризиків і витрат.	Зростання збалансованості тарифів та якості обслуговування. Зростання збалансованості державного регулювання.

K_3 - коефіцієнт компенсованості повних екологічних збитків;
 K_4, K_6 - коефіцієнти урахування частки витрат на компенсацію екологічних збитків відповідно для автотранспортного підприємства (АТП) та споживача автопослуг;

K_5 - індекс зменшення тарифів на автотранспортні послуги.

В роботі обгрунтовано математичні форми визначення перерахованих показників. Зокрема, коефіцієнт K_1 характеризує ефективність природоохоронних заходів на рівні підприємства і розраховується за формулою:

$$K_1 = \frac{BP_t - S_t - EBП_t}{BP_0 - S_0}, \quad (2)$$

де BP_t, BP_0 - відповідно t -й поточний (розрахунковий) та вихідний (початковий) розмір виручки від реалізації автопослуг, грн/рік;

S_t, S_0 - відповідно t -та поточна та вихідна собівартість автотранспортної роботи,;

$EBП_t$ - витрати АТП на вартісне відшкодування збитків від еколого - економічного розбалансування, грн/рік.

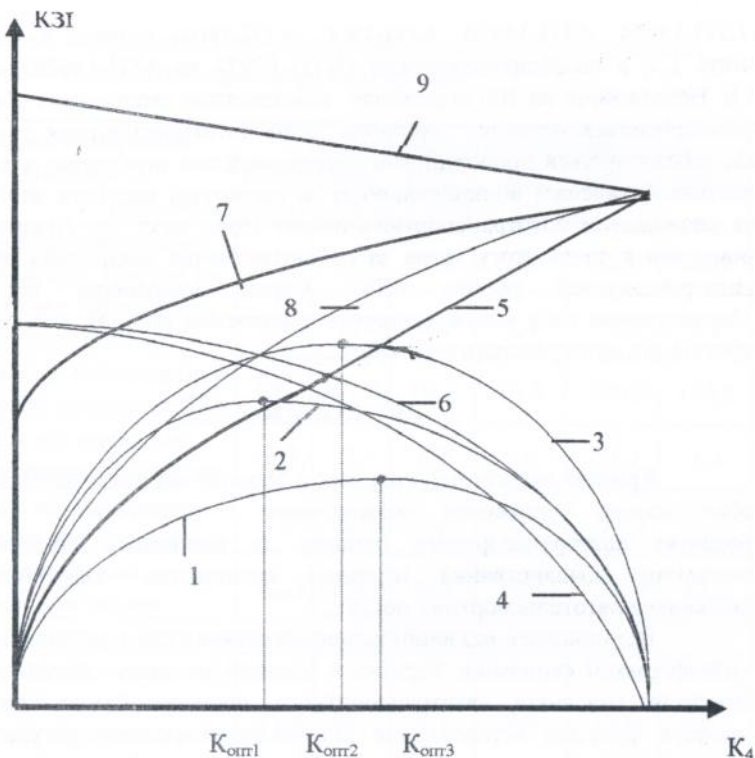
Запропоновані нами шість локальних показників ефективності відзеркалюють головні еколого - економічні інтереси трьох сторін: суспільства, АТП і споживача. Суспільство в цілому зацікавлене в максимальній компенсації екологічних збитків (K_3), а також в суспільно необхідному розмірі автотранспортних послуг (K_2). АТП прагне мінімізувати витрати на природоохоронні заходи (K_1), а також спрямувати фінансову відповідальність за забруднення на споживача (K_6). Останній, в свою чергу, прагне до стабільності тарифів на автопослуги (K_5), а також до мінімізації його компенсаційної частки в загальних екологічних витратах (K_4). Функція завертки (1) дозволяє врахувати прагнення учасників автотранспортного процесу шляхом максимізації КЗІ. Це забезпечує можливість оцінки оптимального рівня екологічної ціни на транспортні послуги. Її використання в якості орієнтиру допомагає обгрунтувати взаємозалежність режиму регулювання збалансованості за допомогою важелів впливу від напрямків підвищення збалансованості (див.табл.2). Кожний з важелів має відповідний потенціал з точки зору зняття непропорційності, у разі наявності нерівноваги, або підтримки пропорційності розвитку.

Таблиця 2 - Основні економічні важелі підвищення еколого-економічної збалансованості розвитку автотранспорту

Напрями підвищення збалансованості	Важелі впливу
Оптимізація транспортних потоків	6
Екологічний контроль	3,6
Оптимізація структури споживання палив	1,2,5,6
Оптимізація структури автопарку	1,2,4,5,6
Перехід на еко-автомобілі	1,2,4,5,6
Використання альтернативних засобів пересування	1,2,5,6
Вдосконалення транспортної інфраструктури	4,5,6
Зниження ресурсо- та енергоємності	1,2,4,5,6
Зниження аварійності	3
1-ціни та тарифи; 2-податки; 3-штрафи, страхування; 4-амортизаційна політика; 5-кредитування та лізинг; 6-позабюджетне фінансування.	

На підставі запропонованої нами моделі збалансування еколого - економічних інтересів проведено розрахунки для АТП м.Суми. Результати числового експерименту, зокрема оптимізація по параметру K_4 , відображено на рис.2. Криві характеризують чутливість процесу оптимізації до складу та чисельності врахованих еколого - економічних інтересів. Виключення окремих коефіцієнтів з результуючого показника КЗІ впливає на зміну умов оптимального розподілу економічної відповідальності. Так, в випадку врахування всіх шістьох коефіцієнтів, забезпечується випуклий характер КЗІ (крива 1). Якщо не враховано деякі еколого - економічні інтереси (криві 2-9), відбувається зсув оптимального рівня коефіцієнту K_4 . По куту нахилу можна робити висновки щодо рівня розбалансованості та конфліктності інтересів, які виникають у разі вибору неоптимальної величини показника. Збалансування інтересів по параметру компенсованості загальних екологічних збитків (K_3) відбувається аналогічно, а поєднання цих оптимізаційних процесів (по K_3 і K_4) обумовлює появу результуючого рішення відмінного від окремо розрахованих оптимальних варіантів збалансування.

Отримано конкретні результати збалансування еколого - економічних інтересів учасників автотранспортного процесу в м.Суми. Цінову еластичність транспортної роботи вантажних перевезень



1 - оптимізація по ступеню компенсації екологічних збитків, що враховує еколого - економічні інтереси суспільства, АТП і споживача автопослуг за допомогою 6-ти коефіцієнтів: $K_1, K_2, K_3, K_4, K_5, K_6$;

2 - не враховані інтереси, які представлені в КЗІ коефіцієнтом K_2 ;

3 - не враховані інтереси, які представлені в КЗІ коефіцієнтом K_3 ;

4 - не враховані інтереси, які представлені в КЗІ коефіцієнтом K_4 ;

5 - не враховані інтереси, які представлені в КЗІ коефіцієнтом K_6 ;

6 - не враховані інтереси, які представлені в КЗІ коефіцієнтами K_1 і K_4 ;

7 - не враховані інтереси, які представлені в КЗІ коефіцієнтами K_4 і K_6 ;

8 - не враховані інтереси, які представлені в КЗІ коефіцієнтами K_5 і K_6 ;

9 - не враховані інтереси, які представлені в КЗІ коефіцієнтами K_2, K_4 і K_6 .

Рис.2 Приклад залежності коефіцієнту збалансованості інтересів від коефіцієнту компенсації екологічних збитків АТП

(АТП-15954, АТП-15955, АТП-1800, АТП-1801) оцінено в розмірі мінус 1.3, а пасажироперевезень (АТП-15927 та АТП-15928) - мінус 1.6. Незважаючи на 100 відсоткову компенсацію екологічних збитків, спостерігається незначне зростання рівня автотранспортних тарифів. Це забезпечується пропорційним перерозподілом приблизно в рівних частках фінансової відповідальності за екологічні наслідки між АТП та споживачем автотранспортних послуг (див. табл. 3). Підвищення рівня цін в свою чергу тягне за собою незначне зменшення обсягів автотранспортної роботи АТП. Серед позитивних наслідків збалансування слід також зазначити зменшення розміру екологічних збитків від автотранспортного процесу.

ВИСНОВКИ

Кризова економічна ситуація в Україні викликає необхідність обов'язкового узгодження економічного і екологічного векторів розвитку автотранспортного процесу за допомогою ефективного механізму збалансування інтересів суспільства, виробника та споживача автотранспортних послуг.

Встановлено, що найбільш ефективним в сьогоденні умовах трансформації економіки України є ціновий механізм збалансування інтересів учасників автотранспортного процесу. Екологічна ціна виконує функцію встановлення відповідності режиму регулювання збалансованості інтересів та напрямків підвищення збалансованості.

Інтереси учасників процесу автомобільних перевезень можуть адекватно відобразитись за допомогою локальних показників еколого - економічної ефективності.

Завертка коефіцієнтів ефективності до єдиного результуючого показника та встановлення функціональних залежностей між екологічними збитками, обсягом їх компенсації, тарифами на автоперевезення та обсягом транспортної роботи дозволяють побудувати модель узгодження еколого - економічних інтересів сторін автотранспортного процесу.

Ефективне узгодження еколого - економічних інтересів можливе шляхом максимізації одночасно всіх локальних показників ефективності на основі визначення оптимального рівня компенсації екологічних збитків та їх збалансованого розподілу між носіями інтересів.

Таблиця 3 - Характеристики збалансованості еколого-економічних інтересів учасників автотранспортного процесу

Характеристики діяльності	Автотранспортні підприємства					
	15954	15955	1800	1801	15927	15928
Еколого-економічні результати за 1996 р.						
Збитки від повітряного забруднення, грн/тис.км	14,3	19,1	10,8	7,8	18,4	28,6
Збитки від забруднення води, грн/тис.км	2,6	3,4	1,9	1,4	3,3	5,1
Збитки від споживання ресурсів, грн/автомобіль	58,7	67,5	18,2	16,4	170,2	134,2
Збитки від шумового забруднення, грн/тис.км	1,7	2,3	1,3	0,9	2,2	3,4
Збитки від розміщення відходів, грн/автомобіль	7,7	8,9	2,4	2,2	22,4	17,7
Повні екологічні збитки, грн/тис.км	22,2	29,7	16,8	12,1	28,7	44,5
Результати збалансування інтересів						
Обсяг екологічних збитків, що компенсуються підприємством тис. грн/рік	29,9	91,3	4,1	9,8	18,8	52,2
Оптимальний рівень тарифів на автотранспортні послуги, грн/км	0,57	0,74	0,68	0,65	0,60	0,76
Оптимальний обсяг автотранспортної роботи, тис.т-км (тис.пас-км)	2,4	12,5	2,9	4,8	102,0	141,2
Зменшення екологічних збитків за умови досягнення збалансованості, тис. грн	1,62	5,00	0,33	0,25	6,68	5,56

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ

За темою дисертації опубліковано 18 праць, основними з яких є:

1. Рубанов П.Н. Отражение эколого - экономических интересов в сфере автоперевозок в критериях эффективности //Экологическая экономика и управление. -Т.2. "Экономика для экологии". -Сумы: ИПП "Мрия-1 ЛТД". -1997. -С.130-134.

2. Боронос В.Н., Рубанов П.Н., Семененко Т.А. Экономические проблемы управления развитием транспорта в масштабе региона //Экологическая экономика и управление. -Сумы: ИПП "Мрия-1 ЛТД". -1997. -С.65-80 (особисто автора 8с.).

3. Боронос В.Н., Рубанов П.Н. Эффективность согласования финансово - экологических интересов в автотранспортном процессе //Вісник Української академії банківської справи. -1996. -№1. -С.76-81 (особисто автора 3с.).

4. Боронос В.Н., Рубанов П.Н. Управление экологичностью инвестиционных проектов //Вісник Сумського державного університету.-1997. -№2(6). -С.136-140

5. Боронос В.Н., Павлик В.А., Рубанов П.Н., Бутенко Е.В. Эколого - экономическая эффективность управления циклами развития техники //Труды 13-й ежегодной науч.-практ. конф. "Актуальные проблемы экономики природопользования". -Ч.1. -Сумы: СумГУ. -1996. -С.13-17 (особисто автора 2с.).

6. Рубанов П. Экологические издержки автотранспорта и их интернализация //Труды 13-й ежегодной науч.-практ. конф. "Актуальные проблемы экономики природопользования". -Ч.2. -Сумы: СумГУ. -1996. -С.183-186.

7. Боронос В.Н., Рубанов П.Н. Петрушенко Ю.Н. Роль экологического страхования в предотвращении чрезвычайных ситуаций //Труды Второй всеросс. конф. "Теория и практика экологического страхования". -М: Институт проблем ранка РАН. -1996. -С.73-75 (особисто автора 1с.).

8. V.Boronos, O.Melnik, P.Rubanov, V.Kolesnikov, V.Sabadash. The Economic Instruments for Ecologically Sustainable Development of Transport. // Ecology, Society, Economy in Pursuit of Sustainable Development: Inaugural Conference of the European Branch

of the International Society for Ecological Economics. -p.3. -Paris: EBISÉE. -1996. -P.9-14. (особисто автора 2с.).

9. Vladimir Boronos, Pavel Rubanov. Economic Way of Road and Air Transports Sustainable Development Problem Decision //Abstracts submitted to the Conference "Managing Sustainability - The European Perspective and Experiences". -Rostock (Germany): University of Rostock. -1997. -P.115-118. (особисто автора 1с.).

АНОТАЦІЯ

Рубанов П.М. Ефективність механізму управління збалансованим розвитком еколого - економічних інтересів (на прикладі охорони навколишнього середовища в автотранспортному процесі).- Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук по спеціальності 08.08.01 - економіка природокористування і охорони навколишнього середовища.- Сумський державний університет, Суми, 1997.

Дисертацію присвячено дослідженню ефективності управління збалансованим розвитком еколого - економічних інтересів (на прикладі автотранспортного процесу). В роботі розвинуто новий напрямок узгодження інтересів учасників процесу природокористування. Встановлено, що вираження інтересів суспільства, виробника і споживача через показники еколого - економічної ефективності роботи автотранспорту дозволяє адекватно відобразити інтереси відповідних сторін. Як економічний інструмент розв'язання еколого - економічних протиріч запропоновано використовувати ціновий механізм. Побудована оптимізаційна модель для практичного визначення ефективного рівня компенсації екологічних збитків і їх розподілу між виробником і споживачем автотранспортних послуг.

Ключові слова: автотранспортний процес, ефекти і збитки забруднення, еколо - економічні інтереси, збалансований розвиток, ціновий механізм, ефективність.

АННОТАЦИЯ

Рубанов П.Н. Эффективность механизма управления сбалансированным развитием эколого - экономических интересов (на

примере охраны окружающей среды в автотранспортном процессе).-
Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.08.01 - экономика природопользования и охраны окружающей среды.- Сумский государственный университет, Сумы, 1997.

Диссертация посвящена исследованию эффективности управления сбалансированным развитием эколого - экономических интересов (на примере автотранспортного процесса). В работе развивается новое направление согласования интересов участников процесса природопользования. Установлено, что выражение интересов общества, производителя и потребителя через показатели эколого - экономической эффективности работы автотранспорта позволяет адекватно отражать интересы соответствующих сторон. В качестве экономического инструмента разрешения эколого - экономических противоречий предложено использовать ценовой механизм. Построена оптимизационная модель для практического определения эффективного уровня компенсации экологических издержек и их распределения между производителем и потребителем автотранспортных услуг.

Ключевые слова: автотранспортный процесс, эффекты и издержки загрязнения, эколого - экономические интересы, сбалансированное развитие, ценовой механизм, эффективность.

SUMMARY

Rubanov P.M. Efficiency of government mechanism by balanced development of ecological and economic interests (on example of environmental protection in automobile transportation process).- Manuscript.

Thesis for a candidate's degree by speciality 08.08.01 - nature use economics and protection of the environment.- Sumy State University, Sumy, 1997.

The dissertation is devoted to researching the government efficiency based on balanced development of ecological and economic interests (on example of automobile transportation process). A new direction of nature use process participants interest agreement is elaborated. There is established that expression of society, producer and

consumer interests by automobile transport work ecological and economic efficiency indicators allows to reflect interests of the partners. It is proposed to use price mechanism as economic instrument of ecological and economic contradictions solving. The optimisation model for practical determination of effective ecological costs compensation level and their distribution among automobile service producer and consumer is constructed.

Key words: automobile transportation process, pollution effects and costs, ecological and economic interests, balanced development, price mechanism, efficiency.

Підп. до друку 27.11.97. Формат 60x84/16. Обл.-вид. арк. 0,9.
Тираж 100 прим. Вид. № 1643.

Віддруковано у ВВП "Мрія - 1" ЛТД, 244030, Суми, Кузнечна, 2.

AB 39.098