

Бізнес-відділення Європейської комісії у своїх документах вже кілька років до класичної тріади малий-середній-великий бізнес додає окрему групу під назвою «мікробізнес», зараховуючи до неї підприємства, у яких працює менш як 10 осіб. Таких підприємств в Європейському Союзі більшість. Велика кількість мікробізнесів – наслідок багатьох років виваженої економічної політики, спрямованої на підтримку та розвиток дрібних підприємств і створення єдиного європейського ринку.

У світовій практиці прийнято виділяти три основні напрями державної підтримки малого підприємництва:

- фінансова допомога;
- система державних закупівель (як правило – на контрактній основі);
- надання консультативної і технічної допомоги.

Цікавим є досвід становлення та розвитку малого бізнесу в країнах Азійсько-Тихоокеанського регіону. Так, частка малого бізнесу в економіці Сінгапуру й Індонезії приблизно однакова – 50-60 %. В малому та середньому бізнесі там працює 70 % населення. Сінгапур кілька років поспіль утримує першу сходинку в рейтингу Easy Doing Business. Україна посідає там 96-місце, Індонезія – лише 112-те. При цьому частка малого та середнього бізнесу в економіці й у Сінгапурі, й в Індонезії уп'ятеро перевищує вітчизняні показники. Україна більше нагадує Індонезію ніж Сінгапур, але бюрократія та небезпека закриття бізнесу роблять ідеї про власні підприємства непопулярними. Слід зазначити, що Постановою КМУ № 17 від 21.01.2015 р. ліквідується Державна реєстраційна служба, а її повноваження передаються Міністерству юстиції. Як це вплине на процес реєстрації бізнесу зараз обговорювати передчасно, але, на думку підприємців, має місце лише заміна однієї організації іншою.

Література.

1. Неприваблива буржуазія. Що загрожує українському підприємництву // Український Тиждень. – 2015. – № 41 (413). – 16-22.10. 2015. – С. 14-15.
2. Про розвиток та державну підтримку малого і середнього підприємництва в Україні : Закон України // Відомості ВР. – 2013. – № 3.
3. Реєстрація бізнесу: що зміниться з ліквідацією Укрдержреєстру [електронний ресурс] / Заголовок з екрану Prostobiz.ua // Режим доступу – <http://ua.prostobiz.ua/biznes/derzhregulyuvannya/statti>

ЕКОЛОГІЧНА БЕЗПЕКА – ВАЖЛИВА СКЛАДОВА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

*Левковець Н. П., асистент
Національний транспортний університет*

Екологічна безпека – важлива складова розвитку і діяльності будь-якого автотранспортного підприємства (АТП). На сучасному ринку екологічна безпека тісно пов'язана з конкурентоспроможністю АТП, адже для отримання великих замовлень на перевезення і залучення іноземних інвестицій необхідно

підтвердити не тільки прибутковість та ефективність своєї роботи, але і її екологічну безпеку.

Обмеженість технічних прийомів та можливостей вирішення проблем екологічної безпеки автотранспорту у зв'язку з постійним зростанням автомобільного парку та переважної його частки в обсязі всіх перевезень визначає необхідність застосування нового підходу вирішення проблем забруднення довкілля, спрямованого на розробку нових моделей оцінки шкідливого впливу при функціонуванні автотранспортного комплексу; моделей організації і оптимізації перевезень; зміни державної політики та економічних регуляторів діяльності перевізників, що стимулюють проведення природоохоронних заходів.

Вплив автомобільного транспорту на екологічну ситуацію у нашій країні досяг критичної межі – показники забруднення атмосферного повітря і довкілля перевищують всі допустимі показники світових норм і стандартів. Тому проблема зменшення негативного впливу на довкілля автомобільного транспорту на всіх стадіях його життєвого циклу є актуальною. Аналіз статистичних даних і оцінок негативного впливу автомобільного транспорту на навколишнє середовище і населення показує, що загальна сума викидів забруднювальних речовин в атмосферу в країнах СНД щорічно становить майже 21,2 млн. т., зокрема, 19,2 млн. т., (90 %) – від автомобільного транспорту, і 2,0 млн. т., від інших викидів [2].

Безпека підприємства в екологічній сфері – це захист від руйнівного впливу природних, техногенних чинників і наслідків господарської діяльності підприємства. Повені, землетруси, смерчі, зсуви ґрунту, лавини можуть завдати величезної шкоди майну підприємства, здоров'ю працівників. На практиці передбачити природні катастрофи неможливо, однак потрібно взяти всіх заходів, щоб наслідки стихійних лих були мінімальними для підприємства. Техногенні катастрофи виникають унаслідок використання фізично зношених основних засобів, непланованого вимкнення електроенергії або через низьку кваліфікацію і безвідповідальність працівників. Екологічні збитки можуть істотно впливати на фінансовий стан АТП. Такі події, як судовий позов за порушення екологічного законодавства, аварія з екологічними наслідками на АТП, спричиняють збитки, які належать до категорії фінансово-екологічних і вимірюються у грошовій формі. Екологічні збитки внаслідок втрати здоров'я працівниками АТП, скорочення обсягів перевезень, впливають на фінансовий стан АТП дещо повільніше. Такі екологічні збитки, як страждання людей унаслідок втрати здоров'я, не можуть бути вимірянні у грошовій формі. Компенсацію за них визначають суб'єктивно. Екологічні збитки АТП можуть бути непокритими або покритими частково. Це вагоме джерело небезпеки для АТП [4].

Екологічна складова АТП полягає в дотриманні чинних екологічних норм, мінімізації втрат від забруднення навколишнього природного середовища.

Проблему гарантування екологічної безпеки суспільства від транспортних підприємств, що здійснюють комерційну діяльність, можна вирішити тільки розробленням і ретельним дотриманням національних (міжнародних) норм

гранично допустимої концентрації шкідливих речовин, які потрапляють у навколишнє середовище. Підприємства, нажаль, добровільно не хочуть цього робити, бо такі заходи потребують додаткових витрат на відповідні ефективні екологічно чисті технології. Єдиним чинником, що спонукає АТП до належної екологізації діяльності, є застосування відчутних штрафів за порушення національного екологічного законодавства.

Сутність процесу гарантування екологічної безпеки автотранспортного підприємства можна виразити у вигляді такої функції:

$$F(Z, Q, m) \rightarrow \min,$$

де Z – витрати на заходи для дотримання екологічних норм;

Q – втрати від штрафних санкцій за порушення екологічних норм;

m – втрати від закриття для надання послуг автотранспортного підприємства ринків інших держав з більш жорсткими нормами екологічної чистоти товарів [3].

При цьому індикаторами екологічної складової економічної безпеки АТП є, з одного боку, нормативи гранично допустимої концентрації шкідливих речовин, установлені національним законодавством, а з другого - аналіз ефективності заходів забезпечення такої екологічної складової. Тому екологічна безпека є важливою складовою для забезпечення безпеки автотранспортного підприємства.

Література.

1. Закон України «Про охорону навколишнього середовища» - № 1268-ХІІ від 26.06.1991 р., ВВР, 1991, №41.

2. Гутаревич Ю.Ф., Матейчик В.П., Копач А.О. Шляхи підвищення екологічної безпеки дорожніх транспортних засобів// Вісник східноукраїнського НУ ім. Володимира Даля. – Луганськ, 2004 № 7(77), ч 1. – С. 11-15.

3. Куркін М.В., Понікаров В.О., Назаренко Д.В. Контроль та захист економічної безпеки діяльності підприємств: Навч. пос. - Х.: ФОП Павленко О.Г. ВД«ІНЖЕК», 2010.

4. Шевчук В.Я, Ситалкін Ю.М, Білявський Г.О., Гетьман В.В. Екологічне управління. Підручник. К.: Либідь, 2004.

ЭВОЛЮЦИЯ ПАРАДИГМ ЭКОНОМИКИ: ХАРАКТЕРИСТИКА ОСНОВНЫХ ЭТАПОВ

Логвиненко М. И., студент

Научный руководитель: Бабайлов В. К., к. э. н., доцент

Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет

Разработанная в ХНАДУ новая парадигма экономики поставит и новые проблемы в теории и практике экономики [1]. Одной из них будет осмысление причин смены парадигм и пристальное внимание к их эволюции. Именно эволюция парадигм отражает существенные, глобальные изменения в