

Благая Виктория Викторовна, к.э.н., доцент, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, blagavikvik@rambler.ru
Попадинец Елена Васильевна, к.э.н., доцент, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет
Благой Виталий Валерьевич, к.э.н., доцент, Харьковский национальный университет строительства и архитектуры

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА АВТОТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ

В условиях глобализации экономики с точки зрения эффективности общения государства и бизнеса важной составляющей является необходимость определения государством собственных приоритетов в экономике на перспективу, так как экологическая безопасность страны в настоящее время носит трансграничный характер. Государство в этой связи должно определять общие цели, утверждать стандарты, создавать финансовые механизмы, обеспечивающие поддержку автотранспортного комплекса.

Одним из основных источников загрязнения воздуха города являются передвижные источники и в первую очередь автотранспорт. В некоторых городах выбросы автотранспорта составляют более половины всех выбросов. Так, в Евпатории и Ужгороде - 91%, Полтаве и Хмельницком - 88%, Ивано-Франковске и Луцке - 83%, Львове - 79%, Виннице и Киеве - 77%, Черновцах - 75% от общего количества выбросов. Интересы развития народного хозяйства страны требуют увеличения автомобильного парка. Тенденция к увеличению количества автотранспорта обуславливает необходимость активизации работы в направлении сокращения выбросов транспортными средствами.

Рост автомобилизации в мегаполисах при отсутствии правовых и экономических механизмов регулирования технической и экологической безопасности автомобилей превратил автотранспорт в значительный источник загрязнения воздуха. Это объясняется использованием импортных транспортных средств, которые за рубежом уже отработали свой безопасный срок эксплуатации и не удовлетворяют допустимым нормам европейских экологических стандартов. Также в Украине сегодня еще широко используется тетраэтилсвинец в производстве высокооктановых автомобильных бензинов. Этилированию подлежат около 50% автомобильных бензинов, а содержание свинца достигает 0,36 г/л (в Англии и ФРГ - 0,15 г/л, в США - 0,13 г/л). Причиной этого является неразвитость производственных мощностей вторичной переработки на нефтеперерабатывающих заводах страны.

Таким образом, в современных условиях функционирования автотранспортной отрасли основной угрозой становится высокая загрязненность атмосферного воздуха, в первую очередь передвижными источниками и дефицит инвестиционного капитала, необходимого для обеспечения конкурентоспособного состояния автотранспорта. Вышеприведенные негативные явления могут быть усилены за счет увеличения автомобильного парка и автомобильных перевозок в Украине и

одновременного сокращения лесных массивов.

Современные тенденции в автотранспортной отрасли ведут к перегрузке, загрязнению, потере времени, угрозе здоровью и жизни, к общей экономической потере, которая составляет около 1,1 млрд. EURO ежегодно.

Принятие инвестиционных решений с учетом экологических аспектов приводит в будущем к экономии средств, направленных на возмещение ущерба заболевшим в результате загрязнения атмосферы отработанными газами автомобилей, не отвечающих техническим и экологическим требованиям в сфере транспортной деятельности. Уже сегодня Европейский союз принял решение об уменьшении выбросов углекислого газа в атмосферу странами-участницами. Исходя из этого, задачей Украины на данном этапе является принятие всех инвестиционных решений с учетом экологических приоритетов, что впоследствии позволит избежать конфликтов с международными организациями.

Краткосрочное планирование преобладает среди руководителей автотранспортных предприятий, их противодействие инвестированию, которое быстро не окупается, усиливается под воздействием нестабильности законодательной и экономической среды, поэтому задачей государства является поддержка экологически целесообразных проектов.

Связи природы и общества являются системными. С учетом существования тесной взаимосвязи природы, экономики и общества, инвестиционные проекты экологической направленности не ограничиваются только сферой природоохранной деятельности.

В настоящее время в Украине нерационально используются фискальные инструменты: высокий уровень налогообложения автотранспортных структур, отсутствие льгот по налогообложению прибыли, направленной на экологизацию транспортных средств, не позволяет снизить техногенную нагрузку на окружающую природную среду и замедляет процессы ресурсосбережения в стране.

Существующие амортизационные нормы не создают дополнительных стимулов для замены транспортных средств, экологически более безопасными. При этом главными причинами замедления процессов экологизации подвижного состава автотранспортных предприятий, на наш взгляд, является принятие необоснованных инвестиционных решений только на основе финансовой эффективности и отсутствие механизмов поддержки экологически направленных инвестиционных проектов органами государственной власти и местного самоуправления.

Приоритеты экологизации автотранспортного процесса позволят уменьшить экологическую нагрузку на окружающую природную среду, увеличить экономические результаты деятельности предприятия, улучшить условия жизни людей и социальную составляющую процесса перевозок.