

РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРОЦЕССА ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ В СИСТЕМЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Э.С-Х. Магомадова

Ростовский государственный строительный университет

В настоящей статье автором рассматриваются некоторые аспекты регулирования процесса природопользования в системе автомобильного транспорта, показано его влияние на формирование налогооблагаемой базы на региональном уровне.

Ключевые слова: *регулирование; процесс; использование; ресурс; транспорт.*

In the present article some aspects of regulation of process of environmental management in system of the motor transport are considered by the author, its influence on formation of taxable base at the regional level is shown.

Key words: regulation; process; use; resource; transport.

Отметим, что объективная реальность исключает наличие методов регулирования природопользования в обособленном виде. Фактически они образуют определенные сочетания в зависимости от их назначения: типов деятельности, конкретных технологий и производств. При этом в условиях усиления процессов экологизации экономического развития предпочтительно сочетание жестких методов регулирования со стимулирующими, причем при повышении роли последних в процессе регулирования. Это связано с тем, что общество заинтересовано в минимизации экологического ущерба, наносимого окружающей природной среде транспортными средствами, владельцы которых, в свою очередь, заинтересованы в сокращении платежей за негативное воздействие на окружающую среду.

Стимулирование рационального природопользования, обеспечивая реализацию и согласование экономических интересов большого круга заинтересованных субъектов, позволяет сформировать действенный хозяйственный механизм в эколого-экономической сфере, где неизбежны и реально существуют противоречия экономических интересов, необходимость разрешения которых ставит вопрос о способах согласования указанных интересов.

Базой для разработки методологических основ эколого-экономического регулирования должно стать сочетание следующих элементов:

- экономическая оценка природных ресурсов;
- оценка затрат на функционирование механизма природопользования;
- оценка экологического ущерба окружающей среде и здоровью людей, нанесенного в процессе природопользования.

Потери, наносимые окружающей среде под влиянием воздействия автотранспортных средств следует оценивать с учетом довольно большого перечня отрицательных последствий, начиная от снижения уровня здоровья населения, находящегося в зоне загрязняющих выбросов, и урона от снижения численности различных видов растительного и животного мира и заканчивая такими факторами как снижение продуктивности сельхозугодий, ухудшение ландшафтных и рекреационных условий и др.

Установление платежей за негативное воздействие на окружающую среду носит характер экологического налогообложения, содействуя оптимизации природопользования и учету экологического фактора в экономике. Важным элементом в системе

экономического механизма природопользования, пожалуй, единственным действующим в отношении атмосферного воздуха, являются платежи за негативное воздействие на окружающую среду. Их предназначение – это, главным образом, возмещение экологического и связанного с ним экономического ущерба и компенсирование экстерналий от деятельности транспортных средств.

Величина платежей за загрязнение окружающей среды рассчитывается по нормативам, базирующимся на затратном подходе. Такая схема обеспечивает возмещение расходов на внедрение природоохранных мероприятий, требуемых для предотвращения нанесенного вреда либо для ликвидации его последствий. Для определения базового норматива платы за попадание загрязняющих веществ в окружающую среду в расчет принимается произведение удельного экономического ущерба при выбросе конкретного загрязняющего вещества в рамках допустимых лимитов (нормативов) на коэффициент относительной опасности указанного загрязняющего вещества и коэффициент индексации платежа. При этом плата за загрязнение мотивирует транспортных средств к снижению уровня выбросов и его поддержанию в рамках установленных норм.

Платежи за загрязнение окружающей среды выступают в качестве основного механизма регулирования экологической безопасности автомобильного транспорта в индустриально развитых странах. К примеру, во Франции система экологических налогов введена еще в 1960-е годы, в Голландии она действует более двадцати лет, в Германии же подобный подход появился в 1990-е годы и вошел в систему принципов экологического права ФРГ.

При этом в Германии выделяют следующие группы экологических платежей:

- платежи за природопользование;
- финансирующие экологические платежи;
- выравнивающие экологические платежи;
- управляющие экологические платежи.

Вследствие наличия объективных трудностей существенно усложнена система экологических платежей за загрязнение воздуха. Она базируется на введении платежа за единицу загрязнения для различных загрязняющих веществ. Уровень данного платежа порождает у природопользователя стремление к минимизации издержек, которое обеспечивает сокращение уровня загрязнения до установленных нормативов. Такой механизм успешно функционирует даже в условиях информационной ограниченности. На практике зачастую вводится определенный уровень налоговой ставки, анализируются возможные последствия, по итогам оценки увеличивают либо снижают уровень ставки до той степени, когда определится оптимальная ее величина.

При этом, например, в Японии практикуется система, альтернативная эмиссионному налогу. В этом случае плата вводится для всех источников загрязнения, но взимается она лишь при условии превышения уровня загрязнения установленные нормативы. В разные периоды в стране также использовались налоги на автотранспорт для контроля за выхлопными газами, платежи за выбросы сверх установленных норм двуокиси серы и т.д.

Таким образом, экологические платежи зависят от технологических характеристик источника выбросов, а, следовательно, стимулируют природоохранную деятельность, способствуют замене или сокращению экологически вредных компонентов автотранспорта, введению более экологичных технологий его функционирования, а также современного инструментария очистки выбросов транспортных средств.

Отметим, что функционирование данного механизма в системе хозяйственной деятельности, которая не предусматривает весь комплекс природоохранных мер, прежде всего, нацелено на снижение вредных воздействий автомобильного транспорта на экологию. Однако подобные платежи далеко не всегда способны точно показать экстерналии издержки, которые образуются вследствие негативных влияний транспортного средства на окружающую среду. Это происходит из-за сложностей,

неизбежно проявляющихся в процессе отслеживания и оценки такого влияния на основании конкретной методологии расчетов.

В частности, присутствуют объективные сложности в стоимостном выражении экстерналий, например, в оценке потерь рекреационной ценности природных объектов, а также при учете факторов времени и неопределенности, имея в виду долговременный характер экстерналийных последствий и непредсказуемость ответных реакций экосистемы на антропогенные воздействия.

Кроме того, по мнению многих специалистов, плата за негативное воздействие на окружающую среду не стимулирует снижение уровня загрязнения, о чем свидетельствуют и рост платежей за загрязнение, и рост задолженности по ним, а значит, не оказывает стимулирующего воздействия на владельцев транспортных средств.

Отметим, что механизмы стимулирования рационального природопользования используют элементы как позитивной, так и негативной мотивации. Однако ни один из инструментов, направленных на интернализацию внешних эффектов загрязнения окружающей среды, не является безупречным. Механизм рационального природопользования должен опираться как на административно-контрольные, так и на экономические инструменты, учитывающие мотивацию субъектов хозяйственной деятельности.

В этой связи, ключевым направлением совершенствования системы стимулирования рационального природопользования является воздействие на мотивы деятельности хозяйствующих субъектов. Отметим, что анализ имеющихся подходов к трактовке понятия «стимулирование» указывает на два различных подхода к определению его сущности. В первом из них понятие «стимул» рассматривается исключительно как внешнее побуждение, а второй подход подразумевает наличие как внешнего, так и внутреннего побуждения, проявляющегося в форме мотива.

Различие внешних и внутренних стимулов обусловлено различным пониманием исследователями тех сил, которые дают толчок возникновению мотива. В связи с этим Е. П. Ильин отмечает, что «стимул вызывает (побуждает) действие или поступок не прямо, а опосредованно, через мотив: побудителем мотива является стимул, а побудителем действия или поступка - внутреннее осознанное побуждение, принимаемое в качестве мотива».

Отметим, что разделение понятий «стимулирование» и «мотивация» для отечественных авторов более характерно, чем для зарубежных, но, несмотря на это, в ряде работ, опубликованных в последние годы, данные понятия, по-прежнему, не различаются.

Однако понятия «мотив» и «стимул» имеют свою ярко выраженную специфику. В одном случае речь идет об экономическом субъекте, стремящимся получить определенное благо посредством своей деятельности, а в другом – об органе управления, обладающем набором определенных благ и предоставляющем их экономическому субъекту при условии выполнения им определенных условий. При этом отметим, что мотивация во многом несет персонифицированную нагрузку, что обусловлено следующими обстоятельствами.

Мотивация к рациональному природопользованию формируется в процессе социализации индивидуума путем усвоения им ценностей и норм морали и этики, а также посредством личного взаимодействия с окружающей средой. В это время закладываются основы отношения к этой среде как ценности, и формируется система ценностей самого индивидуума. Для формирования экологоориентированной мотивации наибольшую значимость имеет характер усвоенных индивидуумом норм и ценностей, которые придают смысл всей его дальнейшей деятельности, в том числе трудовой. Стимулирование же помогает задействовать усвоенные индивидуумом мотивационные установки.

По мнению специалистов, можно выделить следующие основные типы мотивации к рациональному природопользованию:

- ценностная ориентация, выражающаяся в стремлении к содержательности и общественной полезности использования природного ресурса;
- прагматическая ориентация на положительный максимальный экономический эффект и отрицательный минимальный экологический ущерб;
- нейтральная (комплексная) ориентация, характеризующаяся сбалансированностью предпочтений, лежащих в основе двух вышеназванных типов мотивации.

В этой связи большую роль играет формирование систем социальной ответственности хозяйствующих субъектов, в рамках которых одним из важнейших направлений является экологическая мотивация работников. Данный подход базируется на нравственных ценностях работника, осознании им своего экологически ориентированного труда как долга перед обществом и будущими поколениями, понимании ценности и полезности своих действий для окружающей среды, личной ответственности за экологическую обстановку на своем предприятии.

В частности, нами предлагается следующий инструментарий обеспечения экологически устойчивого развития автотранспортных предприятий Чеченской Республики (таблица 1).

Таблица 1

Система мероприятий по смягчению негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду

Проблема	Мера смягчения	Ответственность	
		Внедрение	Управление
Отходы металлолома со списанных транспортных средств	- произвести на специально отведенных и оборудованных площадках разборку, разрезку каркаса кузова и других крупных частей с помощью газосварочного оборудования;	начальник мастерских	главный инженер
	- оборудовать рабочие места специальными контейнерами для сбора и временного хранения мелких деталей из цветного и черного металлолома;	начальник мастерских	главный инженер
	- временное складирование и хранение на специальных контейнерах мелких цветных деталей по группам, вывоз и сдача в приемные пункты	начальник мастерских	главный инженер
	- обеспечение рабочих по разрезке кузова, погрузке и транспортировке подготовленных (разрезанных) частей инструкциями и защитными средствами, обеспечить сбор и вывоз твердых отходов (мусор), образованных после указанных работ.	начальник мастерских, инженер по охране труда	главный инженер
Использованные автошины	- обеспечить безопасное складирование и хранение изношенных шин в отведенных для этого местах;	начальник мастерских	главный инженер
	- установка соответствующих знаков (надписей) в местах хранения шин;	начальник мастерских	главный инженер
	- отпуск изношенных шин по просьбе посторонних организацией, цель использования которых согласованна с общественностью и местными властями.	начальник мастерских	главный инженер

Отработанные масла	<ul style="list-style-type: none"> - обеспечить надлежащий отбор отработанных масел и последующий слив их в установку (общая емкость) для сбора масел; - безопасная транспортировка масел до общей ёмкости хранения; - сдача собранных отработанных масел в нефтепродукт-обеспечивающие предприятия. 	<p>начальник мастерских</p> <p>начальник мастерских</p> <p>инженер по ГСМ</p>	<p>главный инженер</p> <p>главный инженер</p> <p>главный инженер</p>
Аккумуляторные батареи	<ul style="list-style-type: none"> - обеспечить безопасный слив электролита через тонкий фильтр, установленный в месте пробок батарей в кислотостойкую посуду; - слитый электролит отстаивать и пропустив через фильтровальную бумагу залить в стеклянную посуду для повторного использования; - незначительный отстой электролита по необходимости нейтрализовать известью и полученный твердый безвредный отход вывести как мусор; - установить и складировать батареи без пробок в вентиляционную камеру; - организовать безопасную погрузку, транспортировку и сдачу батарей в приемные пункты. 	<p>начальник мастерских</p> <p>начальник мастерских</p> <p>начальник мастерских</p> <p>начальник мастерских</p> <p>начальник мастерских</p>	<p>главный инженер</p> <p>главный инженер</p> <p>главный инженер</p> <p>главный инженер</p> <p>главный инженер</p>

При этом обязательным элементом данной системы мероприятий должна являться система контроля ее эффективности, основные элементы которой отражены в таблице 2.

Таблица 2

Методы контроля смягчения негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду

Проблема	Направления контроля	Место контроля	Методы контроля	Частота контроля
Отходы металлолома со списанных транспортных средств	<ul style="list-style-type: none"> -чистота и хранение разрезанных частей; -смешанность разнородных металлов; -количество сдаваемого металлолома. 	на рабочем месте на площадке для разрезки кузовов автобусов, местах установки контейнеров для мелкого металлолома в зонах технического обслуживания и ремонта.	визуально; инспектирование с составлением акта проверки.	ежеквартально; внезапные проверки во время эксплуатации.
Использованные автошины	<ul style="list-style-type: none"> -степень изношенности шин; -порядок складирования и хранения шин 	места складирования и хранения шин.	инспектирование.	ежеквартально; внезапные проверки в процессе эксплуатации.

Отработанные масла	-состояние и качество работ по сливу масел; -соответствие количества отобранного масла установленным нормам; -наличие воды и других посторонних предметов в масле, собранном в общей емкости хранения; -количество сдаваемого отработанного масла.	склад горюче-смазочных материалов.	надзор, инспектирование.	ежеквартально; внезапные проверки в процессе эксплуатации с составлением акта проверки.
Аккумуляторные батареи	-чистота, состояние и условия хранения подготовленных к сдаче батарей; -фильтрация, хранение и использование слитого электролита; -нейтрализация незначительного отстоя электролита известью; -количество сдаваемого свинца.	участок ремонта автомобильных батарей.	визуально, инспектирование.	ежеквартально; внезапные проверки в процессе эксплуатации с составлением акта проверки.

Важными направлениями стимулирования являются предоставление налоговых и иных льгот при внедрении экологосберегающих технологий, использовании альтернативных ресурсов и утилизации старых автомобилей, а также при осуществлении иных эффективных мер по охране окружающей природной среды в сфере автомобильного транспорта.

Исходя из вышесказанного, основными стратегическими приоритетами устойчивого развития автотранспортного комплекса Чеченской Республики являются:

1) Безопасность - обеспечение безопасности перевозки пассажиров; снижение смертности, обусловленной ДТП; сокращение количества повреждений транспорта.

2) Мобильность - улучшение технического состояния транспортной системы; сокращение времени пребывания транспортных средств в пути; повышение надежности и своевременности доставки пассажиров и грузов; повышение степени доступности транспортной системы для индивидуального пользователя; сокращение затрат для пользователей автотранспортных услуг.

3) Экономический рост - поддержание индекса потребительских цен на транспортные услуги ниже уровня роста ВРП; повышение конкурентоспособности в сфере внутриреспубликанских, межрегиональных и международных перевозок; привлечение высококвалифицированных специалистов в транспортную отрасль республики;

4) Защита социальной и природной среды - сокращение отрицательного воздействия транспорта на экологическую систему и природную среду; снижение отрицательного воздействия транспорта на организм человека.

5) Повышение обороноспособности, оснащение и усиление пограничной зоны.

Таким образом, разработка и осуществление методических подходов по регулированию природоохранной деятельности и взаимосвязанного с ней процесса налогообложения в рамках развития автомобильного транспорта Чеченской Республики является важным инструментом управления природопользованием в этой отрасли.

Литература

1. Медяник Н. В. Природопользование как объект экономического стимулирования // Вестник Челябинского государственного университета. Серия: Экономика. – 2012, № 8.
 2. Тумхаджиев А. Б., Хасуева А. Ш. Развитие транспортной инфраструктуры с учетом социально-экономического развития Чеченской Республики // Terra Economicus. – 2012, № 1, ч. 1.
 3. Чешев А.С., Карпова Н.В., Шевченко О.Ю. Стратегия организационно-экономического обоснования природоохранной деятельности в городских условиях, Ростов н/Д-Москва, «Вузовская книга», 2014.
-

Элиза Саид-Хасановна Магомадова - аспирант кафедры Экономика природопользования и кадастра Ростовского государственного строительного университета.

Elisa Said-Hasanovna Magomadova - the graduate student of the Economy of Environmental Management and Inventory of the Rostov State University of Civil Engineering.

344022, г. Ростов-на-Дону, ул. Социалистическая, 162
344022, Rostov-on-Don, Sotsialisticheskaya St., 162
Тел.: +7(863) 295-03-32; e-mail: kafkadastra@yandex.ru
