

С.В. Мулін, Н.О. Непошивайленко

НАУКОВЕ ОБҐРУНТУВАННЯ ЗМІН ДО ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ЩОДО КОМПЕНСАЦІЇ ЗБИТКІВ, НАНЕСЕНИХ НАВКОЛИШНЬОМУ СЕРЕДОВИЩУ ПЕРЕСУВНИМИ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

S.V. Mulin, N.O. Neposhivailenko

SCIENTIFIC JUSTIFICATION OF CHANGES TO THE LEGISLATION OF UKRAINE ABOUT MAKING AMENDS FOR INJURY INFLICTED ON THE ENVIRONMENT BY THE MOVABLE VEHICLES

Проведено оцінку механізму компенсації збитків за забруднення навколишнього природного середовища пересувними транспортними засобами. Досліджено наукові методики та світовий досвід щодо стягнення зазначеного збору. Проаналізовано результати показників розрахунку збору за забруднення навколишнього природного середовища пересувними джерелами забруднення. Удосконалено методику компенсації та стягнення збитків, нанесених навколишньому природному середовищу пересувними джерелами забруднення.

Ключові слова: *компенсація збитку, пересувні джерела забруднення, збори за забруднення навколишнього середовища*

Постановка проблеми. Охорона навколишнього природного середовища (НПС), раціональне використання природних ресурсів, забезпечення екологічної безпеки життєдіяльності людини – невід’ємна умова сталого економічного та соціального розвитку України. З цією метою Україна здійснює на своїй території екологічну політику, спрямовану на збереження безпечного для існування живої і неживої природи НПС, захист життя і здоров’я населення від негативного впливу, зумовленого забрудненням НПС.

Відносини у галузі охорони НПС в Україні регулюються Законом України „Про охорону навколишнього природного середовища“ [1], що визначає правові, економічні та соціальні основи організації охорони НПС в інтересах нинішнього і майбутніх поколінь. З метою компенсації негативного впливу на довкілля затверджений Порядок встановлення нормативів збору за забруднення НПС і стягнення цього збору [2] та Інструкція про порядок обчислення та сплати збору за забруднення НПС [3]. Збір за забруднення НПС є платою, яку вносять платники залежно від обсягу та виду викидів забруднюючих речовин, тобто, з одного боку, розмір збору теоретично є еквівалентним завданям збиткам, а з другого – акумульовані від збору кошти повинні йти на фінансування екологічних заходів.

Фінансово-економічним інструментом здійснення регіональної екологічної політики є цільові фонди

охорони НПС (державний, обласний, місцевий) (ФОНПС), в яких сконцентрована більша частина коштів цільових екологічних зборів держави. Однак обсяги коштів цього фонду не покривають фактичних потреб в екологічних витратах. Збільшення грошових надходжень до ФОНПС надасть можливість підняти видатки на природоохоронну діяльність та покращити екологічний стан регіонів.

Тому необхідно дослідити й обґрунтовано надати зміни до компенсації та стягнення збитків, нанесених НПС пересувними джерелами забруднення, розробити нові важелі компенсації забруднення НПС пересувними транспортними засобами (ПТЗ) за рахунок залучення до компенсації збитків усіх забруднювачів атмосферного повітря.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значний вклад у теорію і розвиток наукових фундаментальних досліджень проблем охорони атмосферного повітря, зменшення техногенного навантаження на повітряний басейн автомобільним транспортом внесли Барткова Л., Балацький О.Ф., Гутаревич Ю.Ф., Данилишин Б.М. та інші науковці.

Барткова Л. [4] для підвищення точності оцінки впливу шкідливих викидів автотранспорту пропонує розраховувати динаміку збитків, яку можна описати різницею рівняннями. На основі цієї динаміки можна визначити величину збору, вид збору та оха-

рактизувати показники, які впливають на динаміку збитків довкілля: погодні умови, інтенсивність транспортних потоків, вид автотранспорту та ін.

Дивак М.П., Кушнір О.К. [5] запропонували описувати динаміку збитків різними рівняннями, компоненти якого задають інтенсивності транспортних потоків – погодні умови, сила та напрямок вітру, а також інші фактори впливу на розмір збитків в k -й дискретний момент часу. Маючи дані про викиди шкідливих речовин кожного виду транспорту, оцінивши збитки, що наносяться всім об'єктам забруднення, автори [5] переходять до розрахунку збору, що буде стягуватися з юридичних та фізичних осіб, які будуть проїжджати через місто.

Кропивенська В.Б. пропонує досліджувати забруднення автотранспортом приземного шару атмосфери, що дозволить розробити не тільки величину збору, але і вид збору.

Колесник С.І. [8] пропонує розраховувати збір за забруднення НПС оцінивши негативний вплив викидів автотранспорту та збитків, які наносяться довкіллю. Він пропонує розраховувати викиди забруднюючих речовин за допомогою таких показників: обсяг витрат пального за видами; обсяг витрат пального за категоріями транспортних засобів; середній питомий викид з одиниці використаного пального по окремих шкідливих речовинах; розподіл умов руху автомобілів на рух в міській та сільській місцевості; вплив коефіцієнтів технічного стану автомобілів; урахування впливу кліматичних умов місцевості та роботи у великих містах на показник витрат пального.

Міністерство охорони навколишнього природного середовища щорічно у розрізі областей України проводить розрахунок викидів забруднюючих речовин та парникових газів від транспортних засобів. Згідно з „Інструкцією про порядок обчислення та сплати збору за забруднення навколишнього природного середовища“ [3] визначається розмір збитків через річні викиди в атмосферне повітря забруднюючих речовин. Платниками зборів за забруднення є власники стаціонарних джерел забруднення та власники пересувних джерел забруднення НПС. Крім того, дана методика передбачає плату за забруднення середовища в цілому, не ґрунтуючись на більш інтенсивно забруднених регіонах країни [3].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Для вирішення питання щодо часткової компенсації збитків, нанесених НПС третіми особами (підприємства або фізичні особи), необхідно вдосконалити механізм компенсації цих збитків. Як вже розглядалось вище, збір за забруднення НПС є платою, яку вносять платники залежно від обсягу та виду викидів і скидів забруднюючих речовин, тобто, з одного боку, розмір збору теоретично є еквівалентним завданням екологічним збиткам, а з другого – акумульовані від збору кошти повинні йти на фінансування екологічних заходів.

Проаналізувавши існуючий порядок збору за забруднення НПС, виявилось необхідним розробити нові важелі компенсації забруднення НПС ПТЗ за рахунок

залучення усіх забруднювачів атмосферного повітря, а також довести, що запропоновані державою зміни в законодавство (введення коригуючих коефіцієнтів та введення індексів інфляції) тільки частково збільшують надходження коштів в фонди охорони навколишнього природного середовища, які є фінансово-економічним інструментом здійснення регіональної екологічної політики.

Постановка завдання – розробити наукові важелі компенсації забруднення навколишнього природного середовища пересувними транспортними засобами за рахунок залучення усіх забруднювачів атмосферного повітря й обґрунтувати механізм компенсації збитків, нанесених навколишньому природному середовищу пересувними транспортними засобами.

Завдання дослідження:

– проаналізувати порядок збору за забруднення НПС і провести аналіз показників розрахунку збору за забруднення НПС ПТЗ та з'ясувати доцільність застосування коефіцієнтів та індексів інфляції;

– удосконалити механізм відшкодування та стягнення збитків, нанесених НПС ПТЗ на прикладі м. Дніпропетровська та обґрунтувати внесення змін до методики розрахунку збору за НПС ПТЗ;

– обґрунтувати збільшення ціни пального за рахунок включення до її складу суми збору за НПС ПТЗ.

Об'єкт дослідження – еколого-економічні показники природоохоронного законодавства України.

Предмет дослідження – механізм формування компенсації та стягнення збитків, нанесених НПС ПТЗ.

Виклад основного матеріалу дослідження. Серед забруднювачів атмосферного повітря населених пунктів значну частку складає автомобільний транспорт, кількість якого щороку зростає не тільки в межах України, але й по м. Дніпропетровську. З іншого боку, якість довкілля у містах та селищах України щороку гіршає (див. табл.1), не зважаючи на постійні компенсаційні збори з боку держави за забруднення НПС.

Відповідно до „Інструкції про порядок обчислення та сплати збору за забруднення НПС“ [3] сума збору, яка стягується за викиди пересувними джерелами забруднення ($P_{вп}$), виконується виходячи з кількості фактично використаного пального та його виду, на підставі нормативів збору за ці викиди з урахуванням коефіцієнтів та індексів інфляції за формулою:

$$n$$

$$P_{вп} = \sum_{i=1}^n M_i \times H_{ni} \times K_{нас} \times K_{ф},$$

$$i=1$$

де M_i – кількість використаного пального i -го виду, т; H_{ni} – норматив збору за тону i -го виду пального, грн/т, з урахуванням індексації; $K_{нас}$ – коригуючий коефіцієнт, який враховує чисельність жителів населеного пункту; $K_{ф}$ – коригуючий коефіцієнт, який враховує народногосподарське значення населеного пункту.

Таблиця 1

Динаміка шкідливих викидів в атмосферне повітря

Рік	Шкідливі викиди в атмосферне повітря					
	по Україні			по Дніпропетровській області		
	Всього, тис.т	у т.ч. пересувні джерела		Всього, тис.т	у т.ч. пересувні джерела	
тис.т		%	тис.т		%	
2004	6325,9	2174,0	34,37	1044,1	170,2	16,30
2005	6615,6	2151,5	32,52	1165,2	171,6	14,73
2006	7027,6	2205,4	31,38	1273,7	172,6	13,55
2007	7380,0	2566,7	34,78	1324,8	205,7	15,53
2008	7210,3	2685,4	37,24	1164,8	212,5	18,24

На підставі проведених розрахунків видно, що обсяги збору за забруднення НПС ПТЗ на території міста Дніпропетровська (з урахуванням усіх індексів інфляції) за період з 2004 по 2009 роки склали 24,64 млн грн (див. табл. 2).

Дані табл. 2 наглядно відображають дії Уряду України, тобто, якщо при розрахунку збору за забруднення НПС ПТЗ не враховувати коефіцієнти та індекси інфляції (відповідно до змін, внесених Поста-

новами №626 [9] та №1423 [10]), зростання суми збору по відношенню до 2004 року буде незначним. Так, наприклад, у 2006 р. на 20,90%, а у 2009 р. на 41,04%. Тобто, це зростання відбулося за рахунок збільшення обсягів реалізованого пального. Але якщо при розрахунку збору за забруднення НПС ПТЗ враховувати зміни, внесені Постановами №626 [9] та №1423 [10]) зростання суми збору по відношенню до 2004 року буде від 10,45 до 431,34%.

Таблиця 2

Згруповані обсяги збору за забруднення НПС ПТЗ, млн грн

Сума збору за забруднення НПС ПТЗ	Період						Разом
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Без урахування індексації	1,34	1,48	1,62	1,86	1,92	1,89	10,11
З урахуванням індексації	1,34	1,48	3,84	4,94	5,92	7,12	24,64
Різниця	0,00	0,00	2,22	3,07	4,00	5,24	14,53

Зазначена сума збору недостатня для реалізації заходів, які вживає влада м. Дніпропетровська для покращення його екологічного стану. Заходи, що були заплановані у місті на 2009 р., потребували фінансування у сумі 31,98 млн грн (з урахуванням коштів обласного фонду охорони НПС 41,1 млн грн). Тоді як фактично отримано і витрачено 23350,6 тис. грн (з урахуванням коштів обласного фонду охорони НПС 30320,9 тис грн). Таким чином, не профінансованих у повному обсязі або частково профінансованих залишилось 15 програм на загальну суму 8633,5 тис грн та 6 програм обласного фонду охорони НПС на загальну суму 10778,9 тис грн.

У зв'язку з тим, що цільового фінансування постійно не вистачає на поточні ремонти, реконструкцію, протизсувні заходи та ін. природоохоронні програми, спрямовані на поліпшення якості НПС, залишаються без належної фінансової підтримки.

До таких програм належать:

- удосконалення транспортної мережі й якості обслушування автомобільних шляхів. Планування автомобільних магістралей з напруженим рухом (особливо вантажівок) в обхід житлових районів;

- озеленення та реконструкція міських скверів, бульварів, проспектів та в цілому території міста з метою очищення повітря від газопилових викидів, зниження

шумового навантаження. Оскільки відомо, що доросле соснове насадження площею 1 га поглинає щорічно 9,35 т вуглекислого газу і виділяє 7,25 т кисню, за день 1 га зелених насаджень поглинає 220–275 кг оксиду вуглецю та виділяє 180–215 кг кисню, що забезпечує киснем 430–500 осіб, які одночасно перебувають на озелененій території протягом 10 год;

- планування житлових та промислових районів, автомагістралей з урахуванням переважного напрямку вітрів у даній місцевості.

Відповідно до Інструкції про порядок обчислення та сплати збору за забруднення НПС [3] зазначено тільки, що збір за забруднення НПС сплачують суб'єкти господарювання, які отримують прибуток на території України. Але атмосферне повітря забруднюють відпрацьованими газами не тільки транспортні засоби підприємств, юридичні особи, а й автотранспорт фізичних осіб (звичайні автовласники – громадяни). В табл. 3 відображена інформація по м. Дніпропетровську щодо фактичного використання палива юридичними особами та загального обсягу реалізованого пального через АЗС міста, з якої видно, що бензин та дизельне паливо, яке використали юридичні особи в співвідношенні з бензином та дизельним паливом, реалізованим через АЗС, складає близько 52%. Дана розбіжність пояснюється тим, що паливо використовували не тільки юридичні, а

також і фізичні особи. Тобто різниця, що складає близько 48%, це паливо, використане фізичними й юридичними особами, за яке збір не сплачено.

Згідно даних Державної автоінспекції міста Дніпропетровська, у 2008 році зареєстровано 227,5 тис. од.

транспортних засобів, із них за підприємствами закріплено 28,4 тис. од. Інші – 199,1 тис. од. – закріплені за фізичними особами – тобто 87,5% транспортних засобів знаходиться у використанні фізичних осіб, з яких не стягується збір за забруднення НПС.

Таблиця 3

Обсяги використаного пального юридичними особами та реалізованого через АЗС, тис. т

Тип пального	2006 рік			2007 рік		
	використано ю/о	реалізовано через АЗС	різниця	використано ю/о	реалізовано через АЗС	різниця
Бензин етильований	1635,44	2551,00	+915,56	2707,22	4556,00	+1 848,78
Бензин неетильований	53452,18	155159,00	+101 706,82	66362,97	192636,00	+126 273,03
Дизельне пальне	98357,12	153485,00	+55 127,88	107354,21	185355,00	+78 000,79
Зріджений нафтовий газ	1205,02	1105,00	-100,02	1501,29	1622,00	+120,71
Стиснений природний газ	6347,71	6231,10	-116,61	7170,63	7725,00	+554,37
Тип пального	2008 рік			2009 рік		
	використано ю/о	реалізовано через АЗС	різниця	використано ю/о	реалізовано через АЗС	різниця
Бензин етильований	2431	4498	+2 067	2 550	3 853	+1 303
Бензин неетильований	68980	202318	+133 338	69 465	197 871	+128 406
Дизельне пальне	110379	184785	+74 406	107 853	187 297	+79 444
Зріджений нафтовий газ	1604	1668	+64	1 399	2 187	+788
Стиснений природний газ	6718	7155	+437	5 539	5 978	+439

Таблиця 4

Розрахунок збору за забруднення НПС ПТЗ з урахуванням обсягів використаного пального юридичними особами та реалізованого через АЗС по м. Дніпропетровську

Тип пального	2005 рік		2006 рік		2007 рік		2008 рік		2009 рік	
	Сума збору за забруднення НПС ПТЗ, млн грн									
	за використане пальне ю/о	реалізованого через АЗС	за використане пальне ю/о	реалізованого через АЗС	за використане пальне ю/о	реалізованого через АЗС	за використане пальне ю/о	реалізованого через АЗС	за використане пальне ю/о	реалізованого через АЗС
Бензин етильований	0,023	0,028	0,052	0,081	0,096	0,162	0,101	0,187	0,130	0,196
Бензин неетильований	0,533	1,461	1,284	3,727	1,779	5,165	2,156	6,325	2,657	7,568
Дизельне пальне	0,875	1,531	2,363	3,687	2,878	4,970	3,451	5,777	4,125	7,164
Зріджений нафтовий газ	0,013	0,016	0,038	0,035	0,053	0,058	0,066	0,069	0,071	0,111
Стиснений природний газ	0,040	0,042	0,101	0,099	0,128	0,138	0,140	0,149	0,141	0,152
Усього	1,486	3,080	3,840	7,633	4,937	10,494	5,916	12,509	7,125	15,193

У зв'язку з тим, що НПС забруднюють ПТЗ як юридичних, так і фізичних осіб, то і збір за забруднення НПС повинні сплачувати усі забруднювачі атмосферного повітря. Тобто, як підприємства, так і фізичні особи (громадяни).

Розрахунок збору за забруднення НПС ПТЗ проведено на прикладі м. Дніпропетровська згідно об'ємів використаного пального юридичних та фізичних осіб (див. табл. 4). Нормативи та коригуючі коефіцієнти відповідно до нормативів, які вказані в По-

рядку №303 [2], а також з урахуванням змін, внесених Постановою №626 [9] та Постановою №1423 [10].

Провести такий адміністративний захід пропонується шляхом включення суми збору за забруднення НПС до ціни пального. В результаті ціна за літр пального може збільшитися на 4–5 коп. Але існують ускладнення щодо обліку кількості використаного пального та перевірки контролюючими органами фізичних осіб щодо правильності обліку та повноти сплати збору за забруднення НПС. Також ускладнюється стадія прийняття зборів від фізичних осіб.

Задля цього необхідно збільшити штатну чисельність податкових інспекцій в декілька разів, що призведе до збільшення видаткової частини Державного бюджету на оплату праці цих додаткових працівників.

Таким чином, необхідно не намагатися збільшити податкове навантаження на фізичних осіб і примушувати їх вести облік за використане пальне та сплачувати збір за забруднення НПС, а перекласти сплату

збору у повному обсязі на юридичні особи (підприємства), які виготовляють пальне.

Пропонується до ціни на пальне у вигляді акцизу додати суму збору за забруднення НПС ПТЗ. Таким чином, збір буде сплачуватися до бюджету виробником за весь об'єм виробленого пального. Для виробника це не буде додатковим податковим навантаженням, оскільки суму цього збору пропонується включати у вартість пального, а покупець (споживач) при покупці пального буде повністю компенсувати суму збору за забруднення НПС виробнику. У такий спосіб сума збору за забруднення НПС ПТЗ буде сплачена в бюджет підприємством–виробником, а компенсує йому цей збір покупець – забруднювач НПС за використання придбаного пального.

Обґрунтування зміни ціни на пальне з урахуванням збору за забруднення НПС були проведені через розрахунок вартості пального без урахування збору та з урахуванням збору за забруднення НПС.

Отримані розрахунки по інших видах пального наведено в табл. 5.

Таблиця 5

Розрахунок ціни пального з урахуванням збору за забруднення НПС станом на 01.03.2010 р.

Тип пального	Сума збору за забруднення НПС ПТЗ за 1т пального, грн	Ціна за 1т пального		Різниця		Щільність пального для переведення тонн у літри	Ціна за 1л пального		Різниця	
		без збору, грн	зі збором, грн	грн	%		без збору, грн	зі збором, грн	грн	%
Бензин етильований	51,00	10400,0	10451,0	51,00	0,38	0,75	7,80	7,83	0,03	0,38
Бензин не етильований	38,25	8866,67	8904,92	38,25	0,45	0,75	6,65	6,68	0,03	0,45
Дизельне пальне	38,25	7752,94	7791,19	38,25	0,46	0,85	6,59	6,62	0,03	0,46
Зріджений нафтовий газ	51,00	7169,81	7220,81	51,00	0,62	0,53	3,80	3,82	0,02	0,62
Стиснений природний газ	25,50	7641,51	7667,01	25,50	0,41	0,53	4,05	4,07	0,02	0,41

На підставі розрахунків робимо висновок, що при додаванні до ціни пального суми збору за забруднення НПС ПТЗ у сумі:

– 2 коп. – для зрідженого нафтового газу та стисненого природного газу, що призведе до подорожчання пального на 0,62 та 0,41% відповідно;

– 3 коп. – для бензину етильованого, неетильованого та дизельного пального, призведе до подорожчання пального на 0,38; 0,45 та 0,46% відповідно.

Економічний ефект від запропонованих змін в законодавство України щодо надходжень збору за забруднення НПС ПТЗ до ФОНПС постійно зростає в середньому на 108,7%. Крім того, запропоновані зміни не потребують додаткових матеріальних та грошових вкладень. Якщо розглядати запропоновані зміни з точки зору оподаткування, то ФОНПС кожен рік зможе додатково отримувати грошові кошти в середньому 5,121 млн грн по місту Дніпропетровську, а Податкова служба Украї-

ни зможе зорієнтувати на інші ділянки роботи інспекторів, які звільнилися.

Висновки:

– Досліджено механізм формування екологічного податку в Україні – адміністративно-економічного важеля у вирішенні проблем забруднення атмосферного повітря та зменшення техногенного навантаження на повітряний басейн автомобільним транспортом, спираючись на діючу законодавчу базу з охорони навколишнього природного середовища й зокрема порядок розрахунку та стягнення збору за його забруднення пересувними транспортними засобами враховуючи усіх забруднювачів.

– Проведено оцінку запровадження державних коректив до порядку розрахунку збору за забруднення навколишнього природного середовища пересувними транспортними засобами через коригуючі коефіцієнти та індекси інфляції, що впливають на суму збору. Так, по м. Дніпропетровську за період з 2004

по 2009 рр. обсяг збору за забруднення навколишнього природного середовища пересувними транспортними засобами без урахування коригуючих коефіцієнтів й індексів інфляції нормативів збору сягав 10,11 млн грн з рівномірним розподілом по роках, а з урахуванням урядових запроваджень збільшився у 2,4 рази та склав 24,64 млн грн за той самий період. Суттєве збільшення збору припадає саме на роки введення індексації збору (2006 р. і далі), та сприяє його збільшенню у 2006 р. на 186,57%, у 2007 р. на 268,66%, у 2008 р. на 341,79% та у 2009 р. на 431,34% відносно базового 2004 року.

– Визначено державний спеціалізований інститут нагромадження грошових мас у вигляді фондів охорони навколишнього природного середовища. Простежено акумулювання екологічних фінансових надходжень у фондах охорони навколишнього природного середовища та подальший їх розподіл на природоохоронні заходи на прикладі м. Дніпропетровська. Виявлено дефіцит цільових коштів на фінансування програм з охорони навколишнього природного середовища та обмеженість заходів, спрямованих на захист, відновлення й очищення атмосферного повітря у місті навіть враховуючи збільшення надходження грошових мас до місцевих та обласних фондів охорони навколишнього природного середовища.

– Виявлено необхідність подальшого удосконалення механізму компенсації збитків, нанесених навколишньому природному середовищу пересувними транспортними засобами, з урахуванням існуючих нормативів збору, коефіцієнтів та індексів інфляції.

– Запропоновано внести зміни до порядку обчислення збору за забруднення навколишнього природного середовища пересувними транспортними засобами з урахуванням використаного пального юридичними та фізичними особами. В результаті винайдено додаткові кошти в сумі 25 млн грн по місту за період 2004–2009 рр. від стягнення збору за забруднення навколишнього природного середовища за фактично використане пальне, реалізоване через АЗС.

– Наведено пропозиції до порядку стягнення збору за забруднення навколишнього природного середовища пересувними транспортними засобами шляхом перекладення відповідальності за сплату збору на підприємства-виробники пального з метою повноцінного обліку кількості використаного пального та контролю реальності обліку й повноти сплати збору.

– Обґрунтовано фінансову необтяженість та адміністративну придатність запропонованого порядку стягнення збору за забруднення навколишнього природного середовища пересувними транспортними засобами за фактично використане пальне через розрахунок ціни на пальне, що включає обсяги збору. Згідно розрахунків ціна може зрости на 0,02–0,03 грн/літр залежно від виду пального.

Список літератури

1. Закон України „Про охорону навколишнього природного середовища“ від 25 червня 1991 року №1264-ХІІ (зі змінами та доповненнями).

2. Постанова Кабінету Міністрів України „Про затвердження Порядку встановлення нормативів збору за забруднення навколишнього природного середовища і стягнення цього збору“ від 1 березня 1999 р. №303 (із змінами і доповненнями).

3. Наказ Міністерства охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України, Державної податкової адміністрації України „Про затвердження Інструкції про порядок обчислення та сплати збору за забруднення навколишнього природного середовища“ від 19 липня 1999 року №162/379, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 9 серпня 1999 р. за №544/3837.

4. Bartkova L., Dvjak M, Modeling of expenses caused by enterprises economic activity influents on social-ecological environment by means of computer system // Proc. Of the second IEEE international workshop on „Intelligent Data Acquisition and Advanced Computing Systems: Technology and Applications“. – Lviv, 2003. – P. 257–260.

5. Дивак М.П., Кушнір О.К. Динамічні інтервальні моделі збитків внаслідок забруднення автотранспортом // Зб. тез доп. Дев'ятої щорічної Всеукр. Наук. конф. – Суми: Вид-во СумДУ, 2009. – Ч.1. – С. 79–81.

6. Кунцевич В., Лычак М. Получение гарантированных оценок в задачах параметрической идентификации // Автоматика. – 1982. – №4. – С. 49–59.

7. Шарый С.П. Решение интервальной линейной задачи о допусках // Автоматика и Телемеханика. – 2004. – № 10. – С. 147–162.

8. Колесник С.І. Роль автотранспорту в суспільстві та його вплив на навколишнє середовище// Проблеми статистики: Зб. наук. праць. – К.: 2001. – Вип. № 3. – С. 212–213.

9. Постанова Кабінету Міністрів „Про внесення зміни у додаток 1 до Порядку встановлення нормативів збору за забруднення навколишнього природного середовища і стягнення цього збору“ від 21 липня 2005 року №626.

10. Постанова Кабінету Міністрів „Про внесення зміни у додаток 1 до Порядку встановлення нормативів збору за забруднення навколишнього природного середовища і стягнення цього збору та визнання таким, що втратив чинність, пункту 2 Постанови Кабінету Міністрів України від 28 березня 2003 року №402“ від 18 жовтня 2006 року №1423.

Проведена оцінка механізму компенсації ушкодження от загрози окружающей природной среды передвижными транспортными средствами. Исследованы научные методики и мировой опыт относительно уплаты указанного сбора. Проанализированы результаты показателей расчета сбора за загрязнение окружающей природной среды передвижными транспортными средствами. Усовершенствована методика компенсации и оплаты ущерба, нанесенного окружающей природной среде передвижными источниками загрязнения.

Ключевые слова: *компенсация убытков, передвижные источники загрязнения, сборы за загрязнение окружающей среды*

The mechanism of making amends for contamination of natural environment by the movable vehicles has been estimated. Scientific methods and world experience of correction of collection of foregoing due have been explored. The results of calculation indexes of collection of the due have been analysed. The method of making amends for

injury inflicted on natural environment by movable sources of contamination has been improved.

Keywords: *compensation for losses, mobile sources of pollution, environmental pollution due*

Рекомендовано до друку д.т.н. В.І. Прокопенко 13.04.2010

УДК 330.1

© Усатенко О.В., Коровіна О.В., 2010

О.В. Усатенко, О.В. Коровіна

АНАЛІЗ ВПЛИВУ ІННОВАЦІЙ НА ПРОДОВЖЕННЯ ЖИТТЄВОГО ЦИКЛУ ГІРНИЧОВИДОБУВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

O.V. Usatenko, O.V. Korovina

ANALYSIS OF INFLUENCE OF INNOVATIONS ON PROLONGATION OF MINING ENTERPRISE LIFE CICLE

Позначені завдання проектного менеджменту при управлінні інноваціями на вітчизняних підприємствах. Проведено аналіз різноманіття схем впровадження інновацій і встановлено особливості їх впливу на приріст життєвого циклу гірничовидобувного підприємства. Для створення математичної моделі управління процесом впровадження інновацій на гірничовидобувних підприємствах з метою оптимізації його фінансових можливостей і технічного рівня запропоновано коефіцієнт витратної вагомості інновації.

Ключові слова: *інновація, гірничовидобувне підприємство, життєвий цикл, впровадження інновацій, вплив інновацій*

Потреби забезпечення конкурентоспроможності в умовах ринкової економіки і глобалізації зумовлюють об'єктивну необхідність проведення на гірничорудних підприємствах України системних, комплексних заходів інноваційного характеру. Якість реалізованих нововведень істотно залежить від того, як організовано інноваційний процес. Низькому ефекту сприяють впровадження інновацій із значною затримкою в часі, низький інноваційний потенціал, занадто великі витрати на введення. Кожен дефект може бути пояснений через неякісне виконання певного етапу інноваційного процесу або через його відсутність, що, у свою чергу, свідчить про незадовільне управління пошуком і впровадженням інновацій. Оскільки інноваційний процес забезпечує послідовні перетворення нововведення від моменту його зародження у вигляді загальної ідеї до того моменту, коли воно стає по суті новим елементом організації і переходить в режим функціонування, зміни в управлінні можуть торкнутися будь-якої стадії інноваційного процесу.

Інноваційний процес гірничовидобувного підприємства є сукупністю дій, фаз і окремих етапів, які необхідно реалізувати для впровадження нововведень у власні підрозділи підприємства і втілюється в життя через окремі інноваційні заходи. При цьому реалізація впроваджень може відбуватися як послідовно, відповідно до розробленої схеми розробки, паралельно, незалежно один від одного, так і комбіновано, тобто чергування послідовних та паралельних інноваційних заходів. Підходи, що існують сьогодні, щодо управління впровадженням інновацій на підприємствах не відпо-

відають динаміці теперішнього часу. Перспектива вирішення цієї проблеми бачиться у використанні логістичного і процесного підходу, що дозволяють здійснювати наскрізне управління. Звертаючись до класичної логістики, ми стикаємося з необхідністю впровадження системи інтегрованого управління і контролю за рухом матеріально-інформаційних і фінансових потоків, де вихід кожного окремого етапу безпосередньо стає входом іншого. Інноваційний процес за своєю суттю є сукупністю тих самих потоків, але із значною перевагою інформаційної і фінансової складової і більш розгалуженою схемою. Кожен інноваційний намір може здійснюватися на підприємстві у формі проектного менеджменту. Дуже багато видів інновацій в різних областях діяльності підприємства було реалізовано на базі методології і інструментарію проектного менеджменту, що підтверджується даними чисельних публікацій і практики. Статистика використання проектного менеджменту для управління інноваційними процесами зовсім не підтверджує доцільності використання даного підходу у всіх випадках. До того ж, реалізація проектних схем пов'язана з чималими витратами всіх видів ресурсів і вимагає наявності кваліфікованого персоналу. Практичний досвід показує, що у низці випадків, при впровадженні інновацій, інноваційний процес або його окремі етапи можуть реалізовуватися без створення проектних груп. Обґрунтування можливості і доцільності використання методології проектного менеджменту як бази для планування і управління інноваційними процесами вимагає порівняння характеристик і особливостей інновацій.