

## Экономические методы обеспечения экологической безопасности автотранспортных средств

*Ю.А. Пшеничных<sup>1</sup>, Я.А. Налесная<sup>2</sup>*

<sup>1</sup> Таганрогский институт управления и экономики

<sup>2</sup> Южный федеральный университет, г. Таганрог

**Аннотация:** В статье рассмотрены экологические проблемы современного развития автомобильного транспорта, в условиях существующей дорожно-транспортной инфраструктуры. Анализ дорожно-транспортной ситуации позволил выявить устойчивый рост количества автотранспортных средств, в результате которого неуклонно растет величина ежегодного экологического ущерба. Опыт многих развивающихся стран, показал необходимость решения проблем обеспечения экологической безопасности автотранспортных средств, том числе, экономическими методами.

**Ключевые слова:** загрязнение окружающей среды, экономический механизм природопользования, экологическая безопасность, автомобильный транспорт.

Охрана окружающей среды по-прежнему остается одной из важнейших проблем человечества, от решения которой зависят жизнь людей, их здоровье, благосостояние [1,2]. Автомобильный транспорт является одной из важнейших составляющих национальной экономики. Однако, ее функционирование связано с определенными экологическими и экономическими проблемами.

В настоящее время особенностями механизма воздействия автотранспорта на окружающую среду являются:

- динамический рост процесса автомобилизации;
- низкие показатели экологической безопасности автотранспорта;
- широкий диапазон отрицательных воздействий автотранспорта на окружающую среду;
- отставание подготовленности общественного сознания в оценке экологической безопасности автотранспорта;
- ограниченность технических возможностей и сложность улучшения показателей экологической безопасности автотранспорта;

– отсутствие действенных механизмов (моделей) управления для улучшения экологической безопасности автотранспорта [3].

Проводя анализ дорожно-транспортной ситуации, можно выявить устойчивый рост количества автотранспортных средств, в результате которого неуклонно растет величина ежегодного экологического ущерба. На современном этапе развития транспортно-дорожный комплекс является мощным источником загрязнения природной среды, основным источником шума в городах и вносит ощутимый вклад в тепловое загрязнение среды, как в России, так и в большинстве развитых стран. Таким образом, и для нашей страны, и для мирового сообщества в целом, представляется жизненно важной проблема сокращения ущерба от загрязнения окружающей среды автотранспортными средствами, формирование механизма возмещения нанесенного вреда и в целом эффективное управление природопользованием.

Управление природопользованием, Шимова О.С. определяет, как «деятельность государства по организации рационального использования и воспроизводства природных ресурсов, охраны окружающей среды, а также по обеспечению режима законности в эколого-экономических отношениях» [4].

Механизм управления природоохранной деятельностью в странах Европы и США отработывается с конца прошлого века. Существуют модели механизма управления, специфические для США, Японии, стран Западной Европы [5]. В управлении природопользованием используется целый комплекс организационных, экономических, правовых и социально-психологических методов, каждый из которых получал свое преимущественное применение на разных этапах развития общества.

В России, впрочем, как и во многих развивающихся странах, с целью охраны окружающей среды долгое время применяли в основном административно-правовые методы регулирования. Вместе с тем, решать любые экологические проблемы невозможно без экономических методов. Так, опи-

---

раясь на опыт развитых стран можно констатировать, что на современном этапе развития экономики в хозяйственном механизме природопользования все большую значимость приобретает его экономический блок, или собственно экономический механизм. Этот экономический механизм включают в систему правового регулирования и используют в качестве стимулирующего фактора в области охраны окружающей среды [6]. Однако, элементы экономического механизма экологической безопасности в России стали развиваться с 60-х годов XX столетия, а начали применяться лишь в начале 90 гг.

В большинстве случаев, авторы по-разному подходят к понятию экономического механизма природопользования.

Так Шимова О.С. и Соколовский Н.К. под «экономическим механизмом природопользования понимают совокупность экономических методов управления, создающих материальную заинтересованность природопользователей в оптимизации их взаимодействия с природной средой» [4].

Денисов В.В. рассматривает «экономический механизм природопользования и охраны окружающей среды как систему экономических инструментов поощрительного и принудительного характера, применение которых способствует достижению целей государственной экологической политики» [7].

Федцов В. Г. и Дрягилев Л. А. включают в «экономический механизм природопользования и охраны окружающей среды систему организационных и экономических мероприятий органов государственного управления, местного самоуправления и природопользователей по поводу использования, воспроизводства, обмена и охраны природных ресурсов» [8].

Таким образом, в качестве цели механизма управления экологической безопасностью и охраной окружающей среды можно выделить согласование экономических и экологических интересов общественного производства как

федеральных, региональных, локальных, так и территориальных, ведомственных властей, на уровне связей между предприятиями.

В самом общем виде выделяют три типа экономических механизмов природопользования [9]:

1) компенсирующий (пассивный, мягкий) механизм является наиболее либеральным в экологическом отношении, так как определяет самые общие ограничительные экологические рамки для экономического развития отраслей и секторов. Данный тип направлен на устранение негативных экологических последствий экономического развития, их компенсацию, но не борется с причинами возникновения экологических деформаций;

2) стимулирующий механизм, направленный на развитие природоохранных и экологосбалансированных производств и видов деятельности. Основную роль в осуществлении данного механизма занимают рыночные инструменты, способствующие наращиванию производства на основе внедрения новых технологий, которые дают возможность улучшить использование и охрану природных ресурсов;

3) жесткий («подавляющий») механизм основывается на использовании административных и рыночных инструментов. Данный механизм имея в своем арсенале жесткую правовую, налоговую, кредитную, штрафную политики практически подавляет развитие определенных отраслей и комплексов в части расширения их природного базиса, что в целом способствует экономии использования природных ресурсов.

В реальности в чистом виде данные механизмы не существуют и неизбежно их сочетание.

Экономический метод включает как отдельные приемы воздействия, так и их совокупности. ФЗ «Об охране окружающей среды» (Федеральный закон от 10.01.2002 №7-ФЗ «Об охране окружающей среды» (в ред. от ред. от 13.07.2015 г. №233-ФЗ) определил методы экономического регулирования

---

в природоохранной деятельности, которые схематично можно изобразить следующим образом (рис. 1). Представленные методы связаны между собой, часто взаимообусловлены и пересекаются на практике.



Рис.1 – Экономические методы обеспечения экологической безопасности [3]

Решение экологических проблем автотранспорта требует значительных финансовых затрат, в связи с чем необходимо создать и запустить экономические механизмы, стимулирующие обеспечение экологической безопасности автотранспортных средств.

Основными стратегическими документами развития транспортной отрасли Российской Федерации являются – «Транспортная стратегия Российской Федерации до 2020 года», «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года», Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», Концепция развития автомобильной промышленности) и др., которые затрагивают проблемы повышения экологической безопасности автотранспорта фрагментарно и часто на декларативном уровне. В проекте ФЦП «Снижение негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду» указано, что «исследования и разработки в области воздействия

автотранспорта на окружающую среду не носят сколько-нибудь организованного системного характера и направлены на решение отдельных технических задач. Но достигаемые при этом результаты из-за отсутствия необходимых правовых и экономических механизмов не находят практического применения».

В то же время, в развитых странах и на национальном, и на международном уровне принимаются системные меры, которые направлены на решение экологических проблем автотранспорта. А экономические механизмы обеспечения экологической безопасности автотранспортных средств широко применяются во многих странах мира. Например, в Германии до введения норм Евро-3 существовала практика предоставления налоговых льгот для владельцев автомобилей омологированных (приспособленных) на соответствие этих нормам (250 ДМ - для автомобилей с бензиновыми двигателями и 500 ДМ - с дизелями). Еще более существенные льготы предоставлялись владельцами автомобилей, удовлетворяющих нормам «Евро-4» [11, 12].

Все в большей мере за рубежом используются финансовые инициативы для приобретения или использования транспортных средств с низкими выбросами CO<sub>2</sub>. В странах ЕЭК ООН – Европейского региона ВОЗ осуществляются различные типы инициатив, как для использования частных автомобилей, так и для грузового транспорта: дотации на приобретение низкоэмиссионных, гибридных или электрических автомобилей и использование фильтров твердых частиц; тендеры на софинансирование компаний и мастерских при приобретении новых экологически благоприятных транспортных средств; плата за проезд грузового транспорта на автомагистралях в качестве инициативы для использования более экологически благоприятных грузовых автомобилей и перехода к использованию железнодорожного транспорта [13].

Во многих европейских странах имеются стратегии, программы и меры в поддержку перехода автопарков к использованию транспортных средств и топлива с нулевыми или низкими выбросами. Секторальные программы национального транспорта, нацеленные на сокращение выбросов парниковых газов: налоги на приобретение транспортных средств и их регистрацию и использование, налоги на моторное топливо; плата за использование автодорог и парковок, плата за компенсацию транспортных заторов и при въезде в определенные зоны.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что налоговые системы многих стран все теснее увязываются с экологическими правоотношениями, в результате чего образовывается симбиоз, позволяющий государству контролировать потребление неэкологической продукции, следить за состоянием окружающей среды, а также аккумулировать средства для ее улучшения.

Для России также очень актуален вопрос о налоговых механизмах стимулирования производства или приобретения более экологически безопасной и энергоэффективной продукции.

Постановлением Правительства РФ №1194 от 31 декабря 2009 года принята и успешно реализуется программа утилизация старых легковых автомобилей (старше 10 лет), рассчитанная на 200 тыс. автомобилей. Программа предусматривает выдачу бонуса в размере 50 тыс. руб. для приобретения нового автомобиля отечественной сборки. В дальнейшем программу планируется распространить на старые грузовые автомобили и автобусы. Это позволяет ускоренными темпами выводить из эксплуатации старый парк, вносящий значительный вклад в загрязнение окружающей среды и неэффективно расходующий топливо.

На региональном уровне начинают применяться экономические инструменты, направленные на стимулирование использования более экономичных и экологически чистых автомобилей.

В качестве примера следует привести Москву, где транспортный региональный налог с 2009 года на все легковые автомобили мощностью свыше 125 л.с. увеличен в 1,2-1,5 раза. При этом он прогрессивно возрастает в зависимости от мощности двигателя от 7 руб. за 1 л.с. для двигателей мощностью от 70 до 100 л.с. до 150 руб./л.с. для двигателей мощностью свыше 250 л.с. Автомобили с двигателями до 70 л.с. освобождены от транспортного налога. Ставки транспортного налога с автобусов и грузовых автомобилей дополнительного дифференцируются по срокам использования автомобиля – до 5 лет и свыше 5 лет. При этом ставки на автомобили старше 5 лет выше в среднем на 50%. Это является дополнительным стимулом для обновления парка.

Кроме того, в Москве до 01 декабря 2009 года предусмотрен бонус для приобретающих легковые автомобили с двигателем Евро-3, рабочим объемом до 1,3 л и длиной до 4-х метров в размере 24 тыс. руб. на приобретение топлива.

Однако, все-таки налоговая политика, реализуемая через экологические налоги (платежи), а также неналоговые платежи, которые взимаются за негативное воздействие на окружающую среду автомобильным транспортом, во многих странах выступающие в качестве основного экономического инструмента по обеспечению экологической безопасности, в нашей стране реализуется в не полной мере.

Прежде всего, следует отметить, что косвенное налогообложение в РФ не отражает экологические цели. Единственный налог, который сочетает в себе механизмы и стимулирующего и дестимулирующего характера является налог на прибыль. Черты эколого-экономического механизма содержатся в транспортном налоге. В связи с тем, что данный налог является региональ-

---



ным, то региональные органы власти могут изменить налоговую ставку в размерах, не превышающих более чем в 10 раз пределы, установленные в НК РФ, ввести свой порядок и сроки уплаты, а также налоговые льготы по данному налогу.

Выходом из ситуации может быть так же закрепление «вилки» ставок, регулируемых в зависимости от экологического класса автомобиля, количества лошадиных сил и наличия или отсутствия катализатора. Увеличение ставок налога на неэкологический транспорт может дать в бюджет дополнительные доходы, а уменьшение ставок на автомобили с катализатором или высокого экологического класса стимулируют развитие экологического поведения налогоплательщиков.

Вместе с тем, законодательно в РФ установлена плата за выброс в атмосферу загрязняющих веществ от передвижных источников для предприятий, организаций, других юридических лиц независимо от их организационно-правовых форм и формы их собственности, включая совместные предприятия с участием иностранных граждан, которым предоставлено право ведения производственно-хозяйственной деятельности на территории Российской Федерации. В то время как, владельцы личных АТС выведены из числа обязательных плательщиков. В данном случае не реализуется основной принцип применения экономического механизма регулирования природоохранной деятельности, в частности экологической безопасности автотранспорта: «возмещать нанесенный ущерб ОС должен тот, кто его наносит (загрязнитель платит)».

Подводя итог вышесказанному, отметим, что российская система налогообложения приняла в себя некоторые из механизмов, позволяющих выполнять налогам страны экологические цели. Между тем, налоги страны не носят ярко выраженной экологической цели.

---

Гарантией эффективности экономических механизмов управления должно явиться их правовое обеспечение – четкая регламентация условий применения путем принятия соответствующих законов и подзаконных актов как на федеральном, так и на местном уровнях [8].

Так, до сих пор в РФ автотранспортные средства, представляющие собой источник повышенной экологической опасности для окружающей среды и здоровья, до настоящего времени не были охвачены системой экологической маркировки, в связи с отсутствием системы внешней «эко-маркировки» автотранспортных средств по экологическим и энергоэффективным показателям. Данное положение не позволяет задействовать различные меры организационно-технического и экономического характера, стимулирующие приобретение автомобилей высоких экологических классов, автомобилей с гибридными силовыми установками, автомобили, работающие на альтернативных видах топлива и тем самым снизить ущерб, наносимый окружающей среде и здоровью населения, повысить качество жизни, особенно в крупных городах.

В тоже время технические предпосылки для введения такой маркировки имеются. Постановлением Правительства Российской Федерации от 12 октября 2005 года № 609 утвержден технический регламент «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих веществ)» введена экологическая классификация автотранспортных средств в зависимости от требований, установленных Правилами ЕЭК ООН в рамках Женевского Соглашения 1958 года, определен график введения их в действие. Информация об экологическом классе транспортных средств имеется в первичных базах данных подразделений ГИБДД МВД России, отвечающих за регистрацию автотранспортных средств.

---

Таким образом, разработка предложений по созданию законодательной базы для введения в Российской Федерации системы «эко-маркировки» вновь регистрируемых и эксплуатируемых автотранспортных средств представляет актуальную задачу.

В заключение необходимо отметить, что целостного экономического механизма обеспечения экологической безопасности автотранспорта в России пока еще не сложилось. На современном этапе с различной степенью разработанности применяются административные, организационные и правовые методы. В то же время, экономический механизм природопользования должен быть встроен в экономическую систему, а не представлять собой разрозненный набор мер и инструментов, направленных на решение тех или иных экологических проблем. При этом государство должно выполнять регулирующую роль в рыночном функционировании этого механизма, в функции которого входит установление основных направлений, параметров и порядка его применения [9].

### Литература

1. Хегай Ю.А. Проблемы экологической обстановки на автомобильном транспорте в Российской Федерации // Теория и практика общественного развития. 2014. №2. С. 385-388.
2. Кузина Е.Л., Кузина М.А. Эколого-экономическая и социальная эффективность природопользования в масштабе мирового пространства // Инженерный вестник Дона. 2015. № 2-2. URL: [ivdon.ru/uploads/article/pdf/IVD\\_155\\_Kuzina.pdf\\_b347b7acd2.pdf](http://ivdon.ru/uploads/article/pdf/IVD_155_Kuzina.pdf_b347b7acd2.pdf)
3. Базаров Б.И. Экологическая безопасность автотранспортных средств. Ташкент: ТАДИ, 2004. 104 с.
4. Шимова О.С., Соколовский Н.К. Основы экологии и экономика природопользования. М.-Мн.: ИНФРА-М, 2005. 256 с.
5. Экология и экономика природопользования / Под ред. проф. Э.В.

Гирусова, проф. В.Н. Лопатина. М.: ЮНИТИ-ДАНА, Единство, 2003. 519 с.

6. Трифонова Т.А., Селиванова Н.В., Ильина М.Е. Экологический менеджмент. Владим. гос. ун-т, Владимир, 2003. 291 с.

7. Денисов В.В., Курбатова А.С., Денисова И.А., Бондаренко В.Л., Грачев В.А., Гутенева В.В., Нагнибеда Б.А. Экология города / Под ред. проф. В.В. Денисова. – М.: ИКЦ «МарТ», Ростов н/Д: Инд.цент «МарТ», 2008. 832 с.

8. Федцов В. Г., Дрягилев Л. А. Экология и экономика природопользования / Под ред. П.В. Забелина. М.: Изд-во РДЛ, 2003. 232 с.

9. Бобылев С.Н., Ходжаев А.Ш. Экономика природопользования. Москва, 2003. 567 с.

10. От Амстердама до Парижа и далее: Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) 2009–2020 гг. URL: [euro.who.int/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0011/247187/From-Amsterdam-to-Paris-and-beyond-Rus.pdf/](http://euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0011/247187/From-Amsterdam-to-Paris-and-beyond-Rus.pdf/)

11. Думанова А.Х., Кумышева З.Х., Шалова С.Х. Глобальные дисбалансы и их влияние на эколого-экономическое развитие // Инженерный вестник Дона. 2014. № 4-1. URL: [ivdon.ru/uploads/article/pdf/IVD\\_142\\_Shlova.pdf\\_f53bca1dd9.pdf](http://ivdon.ru/uploads/article/pdf/IVD_142_Shlova.pdf_f53bca1dd9.pdf).

12. Myers K. Petroleum, Poverty and Security. AFP BP 05/01. June 2005. URL: [chathamhouse.org.uk/files/3254\\_bppetroleum.pdf](http://chathamhouse.org.uk/files/3254_bppetroleum.pdf). pp. 2-3.

13. Ellis, David, Cost Per Hour and Value of Time Calculations for Passenger Vehicles and Commercial Trucks for Use in the Urban Mobility Report. TexasTransportation Institute, 2009. p.7.

## References

1. Hegaj Ju.A. Teorija i praktika obshhestvennogo razvitija. 2014. №2. P. 385-388.

2. Kuzina E.L., Kuzina M.A. Inzhenernyj vestnik Dona (Rus). 2015. № 2-2. URL: [ivdon.ru/uploads/article/pdf/IVD\\_155\\_Kuzina.pdf\\_b347b7acd2.pdf](http://ivdon.ru/uploads/article/pdf/IVD_155_Kuzina.pdf_b347b7acd2.pdf)
  3. Bazarov B.I. Jekologicheskaja bezopasnost' avtotransportnyh sredstv. Tashkent [Environmental safety of motor vehicles]. TADI, 2004. 104 p.
  4. Shimova O.S., Sokolovskij N.K. Osnovy jekologii i jekonomika prirodo-pol'zovanija [Sokolovsky Fundamentals of ecology and environmental economics]. M.-Mn.: INFRA-M, 2005. 256 p.
  5. Jekologija i jekonomika prirodo-pol'zovanija [Ecology and environmental Economics]. Pod red. prof. Je.V. Girusova, prof. V.N. Lopatina. M.: JuNITI-DANA, Edinstvo, 2003. 519 p.
  6. Trifonova T.A., Selivanova N.V., Il'ina M.E. Jekologicheskij menedzhment [Environmental management]. Vladim. gos. un-t, Vladimir, 2003. 291 p.
  7. Denisov V.V., Kurbatova A.S., Denisova I.A., Bondarenko V.L., Grachev V.A., Guteneva V.V., Nagnibeda B.A. Jekologija goroda [City ecology]. Pod red. prof. V.V. Denisova. M.: IKC «MarT», Rostov n/D: Ind.cent «MarT», 2008. 832 p.
  8. Fedcov V. G., Drjagilev L. A. Jekologija i jekonomika prirodo-pol'zovanija [Ecology and environmental Economics]. Pod red. P.V. Zabelina. M.: Izd-vo RDL, 2003. 232 p.
  9. Bobylev S.N., Hodzhaev A.Sh. Jekonomika prirodo-pol'zovanija [Environmental Economics]. Moskva, 2003. 567 p.
  10. Ot Amsterdama do Parizha i dalee: Obsheevropejskaja programma po transportu, okružhajushhej srede i ohrane zdorov'ja (OPTOSOZ) 2009–2020. URL: [euro.who.int/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0011/247187/From-Amsterdam-to-Paris-and-beyond-Rus.pdf](http://euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0011/247187/From-Amsterdam-to-Paris-and-beyond-Rus.pdf).
-



11. Dumanova A.H., Kumysheva Z.H., Shalova S.H. Inzhenernyj vestnik Dona (Rus), 2014. T. 31. № 4-1. URL: [ivdon.ru/uploads/article/pdf/IVD\\_142\\_Shlova.pdf\\_f53bca1dd9.pdf](http://ivdon.ru/uploads/article/pdf/IVD_142_Shlova.pdf_f53bca1dd9.pdf).

12. Myers K. Petroleum, Poverty and Security. AFP BP 05/01. June 2005. URL: [chathamhouse.org.uk/files/3254\\_bppetroleum.pdf](http://chathamhouse.org.uk/files/3254_bppetroleum.pdf). pp. 2-3.

13. Ellis, David, Cost Per Hour and Value of Time Calculations for Passenger Vehicles and Commercial Trucks for Use in the Urban Mobility Report. Texas Transportation Institute, 2009. p.7.