

---

---

Виникають дискусійні запитання щодо необхідності укладення колективних договорів в структурних підрозділах залізничного транспорту України, що не мають статусу юридичної особи і не мають компетенції підвищувати соціальні стандарти за локальним колективним договором.

Також, в процесі розвитку конкурентного середовища в галузі, необхідно провадити ефективну державну антидемпінгову політику. Адже державне підприємство або таке що їй підконтрольне, маючи колективний договір, буде працювати із неконкурентними показниками собівартості і в свою чергу буде втрачати прибутки та позиції на ринку, що в подальшому може привести до втрат кваліфікованих працівників і банкрутства. Основою такої антидемпінгової політики може бути Галузева угода, що має укладатися між працівниками (галузевою профспілкою) та Асоціацією роботодавців залізничної галузі. В такій угоді мають бути передбачені соціальні стандарти для усіх учасників ринку.

В той час, коли український парламент здійснює спроби усунути колізії та вдосконалити, кодифікувати та уніфікувати трудове законодавство, зокрема Закони України «Про оплату праці», «Про відпустки», «Про колективні договори і угоди», «Про порядок вирішення колективних трудових спорів (конфліктів)» та частково Закон України «Про охорону праці» сторонам колективних договорів в жодному разі не можна приймати рішення, що погіршуватимуть становище працівників. Навпаки, необхідно закріпити положення щодо прийняття рішення на користь працівника у разі неоднозначного трактування колективного договору. В той же час, вже сьогодні, необхідно робити спроби уникати дублювання та перенасичення колективних договорів нормами, що врегульовані на законодавчому рівні.

Вирішення цих та інших питань, що виникатимуть під час структурних перетворень та глибокої реформи галузі, можливо за умови спільної праці представників відповідних державних органів, роботодавця, трудового колективу в особі профспілки та часу, якого нам усім завжди не вистачає.

*УДК 504:658.5 (477)*

*Дейнека О. Г., Позднякова Л. О., Каграманян А. О.  
Українська державна академія залізничного транспорту*

## **ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ ЕКОЛОГІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ В УКРАЇНІ**

Сучасні темпи зростання продуктивних сил, зміни у галузевій структурі економіки, транспортній галузі, розвиток науково-технічного прогресу ставлять проблему сполучення подальшого росту продуктивних сил з гармонійним розвитком природи, постійно ускладнюють задачі оптимізації в еколого-економічних системах.

На фоні існуючих підходів щодо концепції обмеженого розвитку продуктивних сил, іноді і “нульового росту”, яка інколи з’являється на порядку денному в розвинутих країнах, можна стверджувати про те, що цей підхід заперечує всьому ходу історичного розвитку людського суспільства. Разом з тим, за умов

---

---

---

---

інтернаціонального розвитку еколого-економічних систем подальше відтворення продуктивних сил неминуче призводить до дефіциту основних видів природних ресурсів і поряд з цим до неприпустимо високого рівня забруднення навколишнього середовища. Досить актуальною проблемою є проблема забруднення навколишнього середовища транспортною галуззю. Зазначене є надзвичайно актуальним для України. Справа не тільки в тому, що валові показники викидів в атмосферу і викиду брудних вод у водоймища у галузі залізничних перевезень ще великі, але і в загальному, вкрай низькому коефіцієнті корисного використання природних ресурсів. Останнє утворює відходи, що повертаються до природного середовища.

Охорону природи неможливо протиставити розвитку продуктивних сил, у тому числі транспортній галузі. В той же час розвиток галузі і продуктивних сил вимагають обов'язкового обліку екологічних принципів і факторів. Подальший розвиток суспільного виробництва неможливий без його екологічної перебудови, екологізації усіх його ланок. Цей процес тісно пов'язаний з науково-технічним прогресом.

Екологізація галузі залізничних перевезень, як відомо, процес багатапний. На його початкових ланках знаходиться лише покращення відкритої моделі транспорту за рахунок залучення технологічних засобів з метою економії природних ресурсів і скорочення шкідливих викидів в екосистему (повітря, ґрунти, гідросферу).

Подальший розвиток екологізації транспорту передбачає:

- впровадження маловідхідних і замкнутих технологій, організацію використання відходів одних підприємств іншими, а також утилізацію відходів споживання (лінійні підприємства залізничного транспорту);

- на вищих ланках екологізації знаходяться системи комплексної безвідходної діяльності транспорту з доповнюючими їх спеціальними комбінатами з переробки всіх транспортних, промислових і побутових відходів у матеріали, що придатні для повторного використання.

В Україні немало вже зроблено для практичного впровадження замкнутих технологічних систем, елементів перспективних безвідходних систем у промисловому виробництві, на транспорті, АПК та невиробничій сфері.

Проте, в цілому перехід до загального впровадження комплексних безвідходних систем є справою майбутнього. Сучасні завдання базуються на впровадженні новітніх зразків екологізованої технології, а майбутні мають на меті екологічно чисту та економічно ефективну модель якісно нової індустрії, транспорту та сфери послуг.

Таким чином, екологізація суспільного виробництва – це не тільки маловідхідна або безвідходна технологія. Це відповідна організація всієї системи планування і господарських розрахункових відносин в транспортній галузі.

В Україні вирішення екологічних проблем в рамках виробничих систем, перш за все, пов'язано з удосконаленням двох напрямків діяльності:

- 1) економічне, комплексне використання природних ресурсів (в першу чергу, мінерально-сировинних, водних, земельних, біологічних);

- 2) ліквідація або обмеження негативного впливу господарської сфери на навколишнє середовище (в процесі виробництва).

При цьому зв'язок раціонального використання природних ресурсів з рівнем ефективності виробництва і транспортної галузі є очевидним і тісно пов'язаним.

---

---

---

---

Поряд з традиційними напрямками раціонального використання ресурсів в Україні за останні роки найбільшою мірою заявив про себе у виробничих системах природоохоронний напрямок. Реалізація його не дає максимального та термінового прибутку народному господарству (а тим більш регіону, галузі транспорту чи підприємству, де здійснюються ці заходи). Цей напрямок ставить за мету, перш за все, підтримання необхідних для життєдіяльності людини і суспільного виробництва стандартних умов господарювання при відповідних чистоті води, повітря, ґрунту, виключення можливостей повного вичерпання ресурсів та елементів середовища. Прямий ефект від цього напрямку природокористування не завжди можна спостерігати, а тим більше – розраховувати математично.

В цей же час було б методологічно невірним чітко розмежувати між собою раціональне ресурсовикористання і природоохоронний напрямок. Вони постійно переплітаються, і дуже важко встановити, де закінчується один напрямок і починається другий. Адаже в подальшому, у зв'язку з переходом до комплексних безвідходних систем, вони взагалі зливаються. Забруднення повітряного і водного басейнів пов'язано з викидом до атмосфери або гідросфери цілої гама цінних елементів, рухомих транспортних засобів та лінійних підприємств, значна частина яких є дефіцитними. Тому природоохоронна діяльність в сфері транспортної сфери не обмежується лише знешкодженням викидів. Вона має включати утилізацію різноманітних елементів як в промисловій, так і в транспортній діяльності.

Слід відмітити, що необхідність вирішення екологічних проблем значною мірою стимулює процес технічного переозброєння транспортних підприємств, модернізації обладнання. З старінням основних виробничих фондів зростає доля витрат, необхідних для знешкодження в загальній вартості продукції. Стає нерентабельним застосування існуючого газоочисного і пилоуловлюючого обладнання на технологічних лініях застарілого типу. До того ж необхідність природоохоронних заходів сприяє процесу росту концентрації виробництва, що має в цілому скоротити загальний рівень витрат з очистки на одиницю готової продукції чи транспортної роботи.

Задача регіональної політики у сфері природокористування полягає в тому, щоб привести у відповідність народногосподарську ефективність та інтереси галузей і підприємств з точки зору впровадження заходів із запобігання шкідливих впливів транспортного виробництва. При цьому вирішення проблеми народногосподарської ефективності, екологізації виробництва припускає погодження економічних, соціальних і екологічних критеріїв при обґрунтуванні вибору нової технології, впровадження тих чи інших моделей сучасного устаткування.

Одним з важливих критеріїв впровадження новітніх технологій є їхнє екологічне удосконалення порівняно з технологіями, що раніше застосовувалися (наприклад, скорочення шкідливих викидів на одиницю транспортної роботи). Але ступінь екологічної частоти моделі нової техніки не можна розглядати абстрактно, поза масштабів її народногосподарського, регіонального або локального використання.

У зв'язку з цим одним з важливих етапів процедури прийняття рішень з метою досягнення максимальної ефективності екологічних витрат (або точніше, витрат на впровадження екологічно удосконаленої техніки) є оцінка всього обсягу забруднення, яке може мати місце внаслідок використання нової техніки в народному господарстві на транспорті та регіоні впродовж усього терміну експлуатації.

---

---