

ІННОВАЦІЙНА ПОЛІТИКА У ВИРІШЕННІ ПРОБЛЕМИ РІВНЯ ГУЧНОСТІ ШУМУ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

Жижома М.К., Національний транспортний університет, Київ, Україна
Левіщенко О.С., Національний транспортний університет, Київ, Україна
Левіщенко Д.К., Національний транспортний університет, Київ, Україна

INNOVATION POLICY IN SOLVING PROBLEMS VOLUME OF TRAFFIC NOISE IN UKRAINE

Zhyzhoma M.K., National Transport University, Kyiv, Ukraine
Levishchenko O.S., National Transport University, Kyiv, Ukraine
Levishchenko D.K., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ИННОВАЦИОННАЯ ПОЛИТИКА В РЕШЕНИИ ПРОБЛЕМЫ ГРОМКОСТИ ШУМА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В УКРАИНЕ

Жижома М.К., Национальный транспортный университет, Киев, Украина
Левіщенко Е.С., Национальный транспортный университет, Киев, Украина
Левіщенко Д.К., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми: Дороги часто приносять суттєві економічні і суспільні вигоди, але вони можуть також мати істотний негативний вплив на суспільство та довкілля. Дорожній рух виробляє багато шуму, що є невтішною проблемою для багатьох міських районів.

Шумове забруднення є одним з найпоширеніших джерел екологічних скарг в Європейському Союзі (ЄС). Особливо в густонаселених міських та житлових районах поблизу автомагістралей, залізниць та аеропортів. Шумове забруднення не лише викликає роздратування, але також може бути значно небезпечним для здоров'я в короткостроковій і довгостроковій перспективі[4]

Досі обізнаність щодо шумового забруднення серед політиків, а також громадськості є занадто низькою. Важливими технічними інноваціями, націленими на зменшення шуму часто нехтують через значні витрати, однак подальші інвестиції у використання і розвиток економічно ефективної технології можуть принести додаткові переваги для здоров'я[3].

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Вивченню акустичних характеристик транспортних потоків та зниженню шкідливого впливу автомобільного транспорту на навколишнє середовище присвячено велику кількість досліджень. Це питання вивчали А.З. Філіппов, В.В. Рудзінський, О.А. Загородній, Ю.В. Буралєв, А.П. Буслаєв, К.Г. Гофман, А.А. Гусєв, Л.В. Дунаєвський, А.А. Корбут, А.І. Ларионов та інші. Питанням інвестиційної політики в вирішенні проблем шумового забруднення навколишнього середовища присвячено праці М.М. Садовенко, С.С.Мазур, О.В. Шевєрдіної та ін. В працях Т.В. Захарової, Л.В. Лебедевої запропоновано певні технічні інновації націлені на зменшення шуму транспортного потоку.

Метою роботи є дослідження впливу інноваційної та інвестиційної політики країни на зменшення шумового забруднення навколишнього середовища.

Виклад основного матеріалу. Якщо подивитися на джерело шуму – іншими словами, легкові автомобілі, автобуси, вантажівки та інші транспортні засоби – виробники домоглися значного поліпшення в двигуні і гальмівних технологіях, це означає, що в цілому легкові автомобілі, автобуси і вантажівки в даний час працюють тихіше, ніж будь-коли раніше.

Багато країн встановлюють низько-шумові асфальти і тротуари, а також шумоізоляційні вуличні перешкоди в густонаселених районах. Малошумні шини також тепер доступні на ринку. Ці заходи показали, що можуть бути досить ефективними у зниженні рівня шуму дорожнього руху, особливо, коли вони комбінуються.

Дорожні поверхні значно покращилися в останні роки. З низьким рівнем шуму дорожніх покриттів в даний час є можливість зниження рівня шуму до 5 дБ, в той час як на деяких спеціалізованих поверхнях можна домогтися ще більших скорочень.

Як джерело «порятунку» є заходи, які можуть бути використані для зниження рівня шуму, вони включають: шумові бар'єри хорошої якості, стіни, укріплені фасади та дизайн будівництва будівель таким чином, де вони будуть спроектовані так, щоб житлові райони розташовувались далеко від джерел шуму.

У міському середовищі забруднення повітря і хімічне забруднення знижується в результаті національних і міжнародних зусиль, підтримуваних ВООЗ, в той час як шумове забруднення знаходиться на підйомі і стане більш важливим в Європі найближчим часом.

Продумана інфраструктура займає центральне місце в скороченні дорожнього шуму, так як технології удосконалюються. Автомагістралі оснащуються активною технологією управління рухом, дозволяючи «менеджерам руху» стежити за умовами доріг, в той час як розумні пагорби швидкості, які автоматично регулюють свою висоту, задля протидії вазі та швидкості транспортного засобу, можуть допомогти зменшити шум і вібрацію та навантаження на дорогах з інтенсивним рухом.

В Європі міські засоби контролю потоку дорожнього руху, котрі включають в себе ре-дизайн доріг та звуження доріг за допомогою дорожньої розмітки, націлені на зменшення швидкості і запобігання обгонів. У міських районах, в автомобілі вмонтовують обмежувачі швидкості, такі як ISA, що може допомогти «знижити різкий набір швидкості і частоту перевищення швидкості коли дороги не перевантажені. Паралельно з цим методи еко-водіння допомагають знизити рівень шуму.

Способи зменшення шуму в містах майбутнього, в тому числі щодо покращеної системи громадського транспорту, задля зменшення кількості автомобілів на дорогах, а також на збільшення присутності електричних транспортних засобів, які значно тихіші на низьких швидкостях і добре підходять для міської їзди.

Досі обізнаність щодо шумового забруднення серед політиків, а також громадськості є занадто низькою. Важливими технічними інноваціями, націленими на зменшення шуму часто нехтують через значні витрати, однак подальші інвестиції у використання і розвиток економічно ефективної технології можуть принести додаткові переваги для здоров'я.

Державні органи мають здійснювати моніторинг і прогнозування інноваційної політики у країні і за її межами, а також пошук ефективних технологій для широкого впровадження через свої представництва.

Серед заходів непрямого впливу застосовується пільгове оподаткування. У світовій практиці використовуються такі види податкових пільг, що стимулюють інноваційну діяльність:

- надання дослідницького й інвестиційного податкового кредиту;
- зменшення податку на приріст інноваційних витрат;
- пільгове оподаткування дивідендів юридичних і фізичних осіб, отриманих за акціями інноваційних підприємств;
- пільгове оподаткування прибутку, який отримано в результаті використання патентів, ліцензій, ноу-хау і т. д., нематеріальних активів, що входять до складу інтелектуальної власності;
- зменшення оподатковуваного прибутку на суму вартості приладів й устаткування, які передано вищим навчальним закладам, науково-дослідним та іншим інноваційним організаціям;
- вирахування з оподатковуваного прибутку внесків у благодійні фонди, діяльність яких пов'язана фінансуванням інновацій;
- зарахування частини прибутку від інновацій на спеціальні рахунки з подальшим пільговим оподаткуванням у випадку використання на інноваційні цілі.

У зв'язку зі значними масштабами багатьох інноваційних проектів і відносно низькою швидкістю обігу засобів у період здійснення нововведень актуальними стають механізми пільгового кредитування. Держава може стимулювати інновації пільговими кредитами державних банків або наданням преференції комерційним банкам, що кредитують інноваційну діяльність. Проте комерційні банки найчастіше не зацікавлені у кредитуванні довгострокових інноваційних проектів. Тому важливо стимулювати інноваційні вкладення фінансових структур, орієнтованих на тривале «заморожування» засобів.

Додаткове джерело засобів на інноваційний розвиток підприємства одержують при проведенні державою політики прискореної амортизації основних фондів. У світовій практиці склалися дві основні моделі прискореної амортизації: зниження терміну перенесення вартості устаткування; встановлення підвищених норм амортизаційних відрахувань у перші роки експлуатації устаткування і знижених у наступні роки.

Сильним важелем інноваційної політики держави є підтримка малого і середнього інноваційного підприємництва. Для малого наукоємного бізнесу особливе значення має пошук потенційних інвесторів і замовників, а також інформаційне забезпечення, тому що засобів на самостійний інноваційний маркетинг у цих структур недостатньо. Широко застосовується також субсидування державними структурами венчурних фірм в обмін на частину акцій, що можуть забезпечити прибуток держави у випадку успіху проекту. Передбачаються також спеціальні дотації на наймання науково-технічного персоналу в інноваційні структури.

Багатоаспектність і динамічність сучасної інноваційної політики вимагає координації дій всіх учасників науково-інноваційного циклу: науково-технічних і підприємницьких структур, споживачів інноваційної продукції і громадських організацій, державних органів і політичної опозиції. З цією метою у світовій практиці створюються консультативні ради, комісії, асоціації, круглі столи і т. д. У багатьох країнах поширене співробітництво державних університетів і промислових компаній, а також спільне фінансування неприбуткових інноваційних організацій. У цьому випадку приватний бізнес одержує швидкий і безпосередній доступ до передових технологій, а вищі навчальні заклади від цього мають фінансування своєї матеріально-технічної бази для навчання студентів. Ефективним засобом координації і регулювання дій різних суб'єктів інноваційного процесу є створення умовного

механізму генерування і поширення нововведень у вигляді державного стимулювання трансферу технологій у різних формах: предметній, інформаційній, за рахунок мобільності кадрів і т. д.

Для регіональної економіки важливими факторами інноваційного розвитку є специфіка науково-технічного і виробничого потенціалу регіону, кадрове забезпечення, соціальні й екологічні проблеми інновацій, формування інноваційної інфраструктури, характер малого інноваційного підприємництва.

Україна сьогодні не в змозі забезпечити випереджальний розвиток технологій та високотехнологічних галузей, адже параметри її інноваційно-технологічного розвитку вже давно знаходяться поза межами допустимих граничних показників.

Аналіз динаміки та структури науково-технічної активності в Україні показав, що на сучасному етапі та у найближчій перспективі вітчизняні підприємства не спроможні здійснювати високопродуктивну науково-технічну, технологічну та інноваційну діяльність, адже, у вітчизняному законодавстві фактично відсутні норми, що б стимулювали до такої діяльності, більше того чинний механізм регулювання науково-технічної діяльності суб'єктів господарювання певною мірою протидіє залученню та розширенню джерел фінансування інноваційного розвитку.

В Україні є дуже гострою проблема забезпечення взаємодії науки, держави та підприємницького сектору, адже, велика кількість цікавих розробок, що створюються вітчизняними винахідниками, не знаходять інвесторів для їх реалізації, наукові дослідження фінансуються дуже слабо. Корисним для України є досвід країн розвинутої ринкової економіки у частині співпраці університетів та підприємницького сектору, розробки спільних навчальних програм, програм стажування молоді на підприємствах. Корисним для України був би досвід програм державно-приватного партнерства США у сфері інноваційної діяльності.

Забезпечення правової стабільності є однією з найгостріших проблем у сфері державного регулювання іноземного інвестування в Україні. Вкладаючи кошти в економіку країни, інвестор хоче мати гарантію, що умови господарювання не зміняться в майбутньому або, якщо зміняться, не погіршать його комерційних позицій. Такі гарантії і складають основний «кістяк» інвестиційної політики держави.

Доцільно вказати, що іноземне інвестування має незаперечні переваги перед будь-якими видами іноземної економічної допомоги, вони є додатковим джерелом інвестування вітчизняного виробництва, його модернізації, розробки та запровадження новітніх технологій. При цьому не зростає зовнішній борг країни (як при звичайних видах іноземної допомоги), навпаки – іноземне інвестування сприяє отриманню коштів для його погашення. Крім того, завдяки виробничій і науково-технічній кооперації забезпечується інтеграція вітчизняної економіки у світову.

Аналіз державної інвестиційної політики Україні протягом періоду її незалежності дає підстави стверджувати, що вона є недостатньо ефективною, при її реалізації не враховуються важливі особливості минулого та сучасного етапу розвитку вітчизняної економіки та конкретні умови проведення трансформаційних перетворень. Внаслідок цього виникає відповідна реакція суб'єктів ринку: зниження ділової активності, зростання неплатоспроможності підприємств та посилення інших кризових явищ. У зв'язку з цим є актуальним посилення впливу держави на інвестиційні процеси, при цьому необхідно враховувати особливості стану економічної системи в Україні у порівнянні з іншими країнами світу.

Покращення інвестиційного клімату та інвестиційної політики, пов'язане з проведенням націлених на економічне зростання структурних реформ, формування досконалого ринкового середовища, створення довіри між бізнесом та владою потребує досить багато часу. Продаж українських підприємств іноземним власникам загрожує державі втратою економічної безпеки. За цих умов державно-приватне партнерство стає одним з ефективних механізмів реалізації державної інвестиційної політики. При впровадженні цього механізму відбувається об'єднання ресурсів і потенціалів держави та приватного бізнесу, що призводить до підвищення ефективності використання наявних ресурсів, розподілу ризиків між приватним і державним сектором та їх мінімізації.

Економічний ефект від партнерства держави та приватного сектора для суспільства полягає в тому, що воно одержує більш якісні блага та послуги при зменшенні витрат. Партнерство сприяє розвитку ринкових відносин, приватної ініціативи і приватного підприємництва. Розвиток партнерства являє собою нові види організації діяльності, нові механізми регулювання.

Але необхідно зазначити, що між державою та бізнесом має бути ще одна координуюча ланка – наука, що дозволить визначитися і державі, і бізнесу у необхідності розвитку тих чи інших галузей і напрямків, розробляти та впроваджувати новітні технології, тому що саме через інновації можна залучити приплив інвестиційного капіталу від приватного сектора й досягти економічного розвитку держави. Тому механізм державно-приватного партнерства має будуватися тільки на скоординованій взаємодії держави, науки та бізнесу, чого не спостерігається в Україні і на теперішній час зазначені суб'єкти економіки функціонують окремо кожен у своєму напрямку, в той час, як їхні цілі повинні бути спрямовані в одному напрямку, а саме на забезпечення економічного розвитку країни та добробут населення, що потім дозволить досягти окремих особистих цілей кожного з суб'єктів

У нашій державі зараз багато робиться для того, щоб значно активізувати процес залучення прямих іноземних інвестицій, багато ще треба зробити в майбутньому, проте іноземні інвестори

добре усвідомлюють, що для створення привабливого інвестиційного клімату зі стабільними, несуперечливими та прозорими правовими рамками потрібні роки. Разом з тим, можна з упевненістю стверджувати, що багато потенційних фінансових донорів готові до посилення своєї присутності та діяльності в Україні, якщо процеси реформ динамічно продовжуватимуться, якщо буде видно, що держава в особі центральних і місцевих органів виконавчої влади оперативно й цілеспрямовано працює над усуненням перешкод.

Висновки. Ми не повинні просто покладатися на технології, а рішення проблеми дорожнього шуму в містах слід розглядати у ширшому контексті політики сталого розвитку міського транспорту. У цьому контексті, політики, які агітують на меншу залежність від автомобілів на користь громадського транспорту, велосипедного та пішохідного руху, є тими політиками, які забезпечують ефективне вирішення численних проблем, таких як безпека дорожнього руху, затори, контроль викидів і парникових газів, використання земель та шуму, задля покращення міського середовища та здоров'я.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Садовенко М.М., Мазур С.С. Інвестиційна політика в Україні: основні напрямки та шляхи активізації [http://www.rusnauka.com/9_DN_2010/Economics/62184.doc.htm]
2. Лобас І.В. Особливості інноваційно-інвестиційної політики України: [<http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Lobas.pdf>]
3. Інновації в Україні: Європейський досвід та рекомендації для України. – Том 3. Інновації в Україні: пропозиції до політичних заходів Остаточний варіант (проект від 19.10.2011). – К.: Фенікс, 2011. – 76 с. – (проект ЄС «Вдосконалення стратегій, політики та регулювання інновацій України».)
4. Marathe P. D. Turning Down the Volume on Road Traffic. IJED: Vol. 9, No. 1, (January-June 2012): 63-68.

REFERENCES

1. Sadovenko M.M., Mazur S.S. Investment policy in Ukraine: key trends and ways to accelerate [http://www.rusnauka.com/9_DN_2010/Economics/62184.doc.htm]
2. Lobas I.V. Features innovative investment policy in Ukraine: [<http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Lobas.pdf>]
3. Innovation in Ukraine: European experience and recommendations for Ukraine. - Том 3. Innovation in Ukraine: proposals for political action final version (draft of 19.10.2011). - К.: Phoenix, 2011. - 76 p. - (EU project "Enhance Innovation Strategies, Policies and Regulation Ukraine").
4. Marathe P. D. Turning Down the Volume on Road Traffic. IJED: Vol. 9, No. 1, (January-June 2012): 63-68.

РЕФЕРАТ

Жижом М.К. Інноваційна політика у вирішенні проблеми рівня гучності шуму дорожнього руху в Україні / М.К. Жижом, О.С. Левіщенко, Д.К. Левіщенко // Економіка та управління на транспорті. – К.: НТУ, 2015. – Вип. 2.

В статтях розглянуті проблеми інноваційної політики в Україні щодо шляхів вирішення дорожнього шуму, проаналізовані головні чинники та особливості впливу шуму транспортного потоку на навколишнє середовище.

Шумове забруднення є одним з найпоширеніших джерел екологічних скарг в Європейському Союзі (ЄС). Шумове забруднення не лише викликає роздратування, але також може бути значно небезпечним для здоров'я в короткостроковій і довгостроковій перспективі.

Досі обізнаність щодо шумового забруднення серед політиків, а також громадськості є занадто низькою. Важливими технічними інноваціями, націленими на зменшення шуму часто нехтують через значні витрати, однак подальші інвестиції у використання і розвиток економічно ефективної технології можуть принести додаткові переваги для здоров'я.

Об'єкт дослідження – інноваційна політика в сфері шумового забруднення навколишнього середовища від транспортних потоків.

Мета статті - дослідити вплив інноваційної політики країни на зменшення шумового забруднення навколишнього середовища.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІННОВАЦІЙНА ПОЛІТИКА, РІВЕНЬ ШУМУ ТРАНСПОРТНОГО ПОТОКУ, ШУМОВЕ ЗАБРУДНЕННЯ НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА.

ABSTRACT

Zhyzhoma M.K., Levishchenko O.S., Levishchenko D.K. Innovation policy in solving problems volume of traffic noise in Ukraine. Economics and management on transport. Kyiv. National Transport University. 2015. Vol. 2.

The article deals with the problem of innovation policy in Ukraine for solutions to road noise, the main factors and characteristics of traffic noise on the environment are analyzed too

The author considers that noise pollution is one of the most common sources of environmental complaints in the European Union (EU). Noise pollution not only causes irritation, but can also be significantly compromised health in the short and long term.

The article looks at awareness of noise pollution among politicians and the public which is too low. Important technical innovations aimed at reducing noise often neglected due to high costs, but further investment in the use and development of cost-effective technologies can bring additional health benefits.

KEY WORDS: INNOVATION POLICY, NOISE TRAFFIC, NOISE POLLUTION ENVIRONMENT.

РЕФЕРАТ

Жижом М.К. Інноваційна політика в рішення проблемі рівня громкості шуму дорожнього руху в Україні / М.К. Жижом, Е.С. Левищенко, Д.К. Левищенко // Економіка і управління на транспорті. – К.: НТУ, 2015. – Вип. 2.

В статті розглянуті проблеми інноваційної політики в Україні щодо шляхів вирішення дорожнього шуму, проаналізовані основні фактори та особливості впливу шуму транспортного потоку на навколишнє середовище.

Шумове забруднення є одним з найбільш поширених джерел екологічних скарг в Європейському Союзі (ЄС). Шумове забруднення не тільки викликає подразнення, але також може бути значно небезпечним для здоров'я в короткостроковій та довгостроковій перспективі.

До сих пор освідженість про шумове забрудненні серед політиків, а також громадськості занадто низька. Важливими технічними інноваціями, націленими на зменшення шуму часто ігнорують через значні витрати, однак далі інвестиції в використання та розвиток економічно ефективною технологією можуть принести додаткові переваги для здоров'я.

Об'єкт дослідження - інноваційна політика в сфері шумового забруднення навколишнього середовища від транспортних потоків.

Ціль статті - дослідити вплив інноваційної політики країни на зменшення шумового забруднення навколишнього середовища.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІННОВАЦІЙНА ПОЛІТИКА, РІВЕНЬ ШУМУ ТРАНСПОРТНОГО ПОТОКУ, ШУМОВЕ ЗАБРУДНЕННЯ НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА.

АВТОРИ:

Жижом Марина Костянтинівна, Національний транспортний університет, асистент кафедри економіки, e-mail: marina_zhy@mail.ru, тел.+380679055885, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, к. 314.

Левищенко Олена Степанівна, Національний транспортний університет, старший викладач кафедри економіки, e-mail: ges-82@mail.ru, тел.+380672536818, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, к. 314.

Левищенко Дмитро Костянтинів, аспірант кафедри транспортних систем та безпеки дорожнього руху, Національний транспортний університет, e-mail: ua_dilev@ukr.net, тел.+380674748335, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, к. 435.

AUTHOR:

Zhyzhoma Marina K., National Transport University, assistant lecturer, Department of Economics, e-mail: marina_zhy@mail.ru, tel. + 380679055885, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, k. 314.

Levischenko Helen S., National Transport University, senior lecturer, Department of Economics, e-mail: ges-82@mail.ru, tel. + 380 672 536 818, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, k. 314.

Levischenko Dmitry, a graduate student of the Department of Transport Systems and Road Safety National Transport University, e-mail: ua_dilev@ukr.net, tel. + 380 674 748 335, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, k. 435.

АВТОРЫ:

Жижом Марина Константиновна, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры экономики, e-mail: marina_zhy@mail.ru, тел. + 380679055885, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1, к. 314.

Левищенко Елена Степановна, Национальный транспортный университет, старший преподаватель кафедры экономики, e-mail: ges-82@mail.ru, тел. 380 672 536 818, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1, к. 314.

Левищенко Дмитрий Константинович, аспирант кафедры транспортных систем и безопасности дорожного движения, Национальный транспортный университет, e-mail: ua_dilev@ukr.net, тел. 380 674 748 335, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1, к. 435.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бакуліч О.О., кандидат технічних наук, професор, Національний транспортний університет, декан факультету економіки, менеджменту і права, Київ, Україна.

Бондаренко Є.В., доктор економічних наук, професор, президент Української академії інвестицій в науку і будівництво, Київ, Україна.

REVIEWERS:

Bakulich O.O., Ph.D. (engineering), professor, National Transport University, dean of the faculty Economics, Management and Law, Kyiv, Ukraine.

Bondarenko Ye.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, President of Ukrainian Academy of investment in science and construction, Kyiv, Ukraine.