

МІЖРЕГІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ



НАУКОВІ ПРАЦІ МАУП

Засновано у 2001 р.

Випуск 3(30)

Київ
ДП «Видавничий дім «Персонал»
2011

УДК 330-339; 321.7; 159.9
ББК 65.9(4УКР)29-2я43
М58

Редакційна колегія

Подолька А. М., д-р юрид. наук, проф. — головний редактор
Головатий М. Ф., д-р політ. наук, проф. — заступник головного редактора
Ігнатченко А. А., канд. техн. наук — відповідальний редактор

Політичні науки

Антонюк О. В., д-р політ. наук, проф., Бабкіна О. В., д-р політ. наук, проф., Бідзюра І. П., д-р політ. наук, Варзар І. М., д-р політ. наук, проф., Головатий М. Ф., д-р політ. наук, проф., Гончаренко О. М., д-р іст. наук, Піляєв І. С., д-р політ. наук, Хижняк І. А., д-р іст. наук, проф., Шуба О. В., д-р політ. наук, проф.

Економічні науки

Захожай В. Б., д-р екон. наук, проф., Дахно І. І., д-р екон. наук, проф., Дмитренко Г. А., д-р екон. наук, проф., Куроченко О. В., д-р екон. наук, проф., Піла В. І., д-р екон. наук, проф., Радзівський О. І., д-р екон. наук, Федоренко В. Г., д-р екон. наук, проф., Шостак Л. Б., д-р екон. наук, проф., Швець В. Я., д-р екон. наук, проф., Баєва О. В., д-р біол. наук, проф.

Психологічні науки

Балл Г. А., д-р психол. наук, проф., Лігоцький А. О., д-р пед. наук, проф., Ложкін Г. В., д-р психол. наук, проф., Приходько Ю. О., д-р психол. наук, проф., Сіньов В. М., д-р пед. наук, проф., Чернуха Н. М., д-р пед. наук, проф., Чуприков А. П., д-р мед. наук, проф.

Юридичні науки

Александров Ю. В., канд. юрид. наук, проф., Ануфрієв М. І., канд. юрид. наук, проф., Бородін І. Л., д-р юрид. наук, проф., Бандурка О. О., д-р юрид. наук, проф., Корнієнко М. І., канд. юрид. наук, проф., Марчук В. М., д-р юрид. наук, проф., Подолька А. М., д-р юрид. наук, Юлдашев О. Х., д-р юрид. наук

Рекомендовано до друку Вченою радою Міжрегіональної Академії управління персоналом (протокол № 6 від 29 червня 2011 р.)

Міжрегіональна Академія управління персоналом.

М58 Наукові праці МАУП / редкол.: А. М. Подолька (голов. ред.) [та ін.]. — К. : МАУП, 2001 — Вип. 3 (30). — К. : ДП “Вид. дім “Персонал”, 2011. — 222 с.: іл. — Бібліогр. в кінці ст.

У збірнику наукових праць публікуються статті науковців, які займаються проблемами розвитку економіки, політології, психології і права.

Для науковців, викладачів, студентів, а також усіх, кого цікавить розвиток науки в Україні.

Збірник “Наукові праці МАУП” зареєстровано Державним комітетом інформаційної політики, телебачення та радіомовлення України (свідоцтво від 11.04.02 за № 6048, серія КВ) як наукове видання, в якому висвітлюються результати наукових досліджень в галузях економіки, політології, соціології, психології, права, матеріалів наукових конференцій.

Вищою атестаційною комісією України “Наукові праці МАУП” визнано як фахове видання з політичних наук (за постановою Президії ВАК України № 1-05/4 від 26 травня 2010 р.) та юридичних наук (за постановою Президії ВАК України № 1-05/5 від 31 травня 2011 р.).

ББК 65.9(4УКР)29-2я43+67.9(4УКР)я43

© Міжрегіональна Академія управління персоналом (МАУП), 2011
© ДП “Видавничий дім “Персонал”, 2011

Ніколаєнко С. М. <i>Ризик-менеджмент у медичному страхуванні</i>	141	Кальянов А. В. <i>Чинники розвитку культури у сучасному соціокультурному просторі</i>	184
Орленко С. С. <i>Впровадження та адаптація системи управління прибутком на основі бюджетування для підвищення конкурентоспроможності українських підприємств</i>	145	Кирилова О. М. <i>Вивчення Пересопницького Євангелія як складової навчально-виховної роботи у вищій школі</i>	190
Ручка Н. В. <i>Можливості застосування досягнень комплексної продуктової політики ЄС у сфері зменшення негативного впливу легкових автомобілів в Україні</i>	150	Кравець І. М., Овчарук М. М. <i>Трудовий потенціал та роль освіти у його формуванні</i>	195
Чесноков Р. Е. <i>Системна устійливість туризму и анализ внешних и внутренних факторов развития рекреационных предприятий Южного берега Крыма</i>	156	Соляниченко М. О., Арапова І. П., Арапов С. М. <i>Сучасні підходи до використання інформаційних технологій у методиці викладання математичних дисциплін ВНЗ</i>	198
Ніколаєва Я. І. <i>Інвестиційний клімат та інвестиційна привабливість України</i>	160	Бочкова Е. Б. <i>Система “клієнт-консультант” підприємств індустрії туризму</i>	201
ПСИХОЛОГІЧНІ НАУКИ	167	Гончаренко Є. Ю. <i>Розвиток контрольнo-коригуючих навичок у студентів-лінгвістів у процесі вивчення німецької мови як другої іноземної</i>	205
Гриньова В. М. <i>Концептуальні засади менеджменту в галузі вищої економічної освіти</i>	167	Денисенко Л. П. <i>Деякі психологічні аспекти діяльності менеджерів у ліцеї</i>	210
Гузь О. І. <i>Врахування психологічних особливостей учнів 9–10-ти років під час навчання іноземних мов</i>	170	Зелінська Ю. Н. <i>Роль качественного обслуговування в работе туристического предприятия</i>	213
Гуменникова Т. Р. <i>Активні форми збагачення особистісно орієнтованої педагогічної технології підготовки менеджера освітньої діяльності</i>	174	Соколова О. О. <i>Мотивація персоналу в контексті системи управління якістю</i>	217
Зайцева О. Ю., Зайцева І. С. <i>Соціальні аспекти адаптації системи управління персоналом підприємства</i>	181	ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРІВ	220

МОЖЛИВОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ ДОСЯГНЕНЬ КОМПЛЕКСНОЇ ПРОДУКТОВОЇ ПОЛІТИКИ ЄС У СФЕРІ ЗМЕНШЕННЯ НЕГАТИВНОГО ВПЛИВУ ЛЕГКОВИХ АВТОМОБІЛІВ В УКРАЇНІ

Наукові праці МАУП, 2011, вип. 3(30), с. 150–155

На основі результатів, досягнутих країнами ЄС у сфері поліпшення екологічних характеристик товарів і послуг, запропоновано заходи для зменшення негативного тиску автомобілів на навколишнє середовище в Україні.

Як і в усьому світі, в Україні автомобільний транспорт є однією з головних причин забруднення повітря у великих містах. На сьогодні автопарк України становить понад 9 млн одиниць (рис. 1). Питомий показник чисельності легкових автомобілів на тисячу жителів у 2008 р. становив 160 одиниць. За даними статистичної служби в Києві у 1965 р. на тисячу жителів припадало 10 автомобілів, у 2000 р. — 150, у 2020 р. прогнозується вже 300 (за розрахунками розробників генплану забудови Києва).

За період 2000–2008 рр. кількість щорічних реєстрацій автотранспортних засобів в Україні зростає вп'ятеро. За докризові 8 років загальні обсяги виробництва автомобільної техніки в Україні зросли в 13 разів та становили у 2008 р. 425,8 тис. од., із них обсяг виробництва легкових автомобілів дорівнює 401,8 тис. од. [1, 4]. У валовому внутрішньому продукті український автопром має частку приблизно 2,5 % [2, 219].

У загальному обсязі кількість автотранспорту з кожним роком в Україні зростає, і, відповідно,

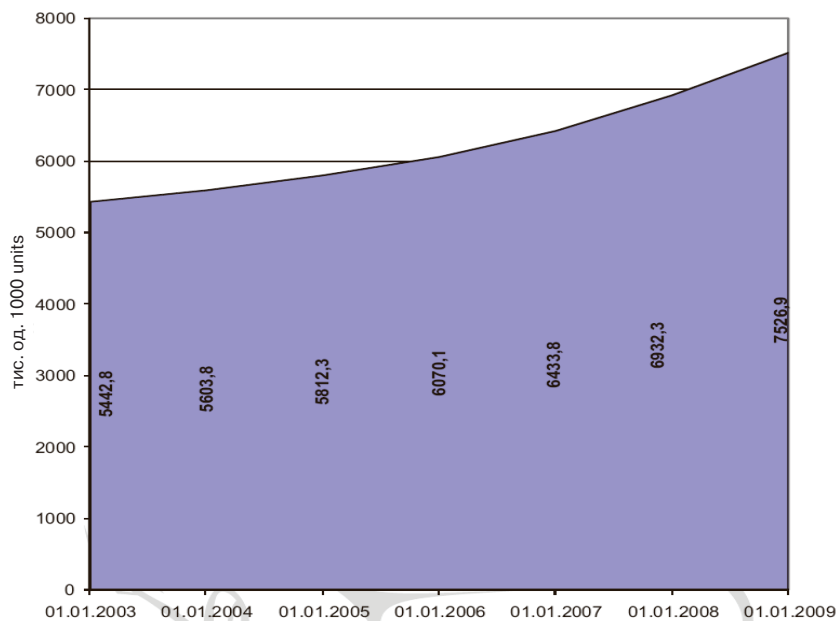


Рис. 1. Парк легкових автомобілів в Україні за роками [1, 20]

підвищується концентрація забруднюючих речовин у повітрі, що негативно впливає на навколишнє середовище та здоров'я людини. Від роботи пересувних джерел на території України у 2007 р. в повітря надійшло 2,57 млн т забруднюючих речовин, переважна частина з яких — 89 % — це викиди автомобільного транспорту. Більше половини (61 %) забруднюючих речовин потрапило в атмосферне повітря від викидів автомобілів, які перебувають у приватній власності. На рис. 2 показано структуру викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря України. Негативний екологічний вплив транспорту особливо відчутний у містах, де викиди автомобілів становлять 80–90% від усіх забруднюючих викидів в атмосферне повітря, а також уздовж магістралей, де концентрація забруднюючих речовин часто перевищує гранично допустимі рівні у 3–5 разів [2, 213].

Крім того, понад 20 % транспортних засобів експлуатується з перевищенням встановлених нормативів вмісту шкідливих речовин у відпрацьованих газах. Двигуни вітчизняних автомобілів на 1 км пройденої відстані викидають у 3–5 разів більше шкідливих речовин, ніж зарубіжні аналоги. Втім, багато які іномарки, що заповнили наші вулиці — це вже зношені екземпляри, двигуни яких спрацьовані й тому сильно забруднюють повітря. Із загальної кількості автотранспортних засобів 7,23 млн одиниць 59 % перебувають в експлуатації більше 10 років, 17 % — від 5 до 10, 14 % — до 3 років, 10 % — від 3 до 5 років.

На автошляхах України переважають автомобілі, що працюють на бензині. Хоча відомо, що по-

рівняно з іншими видами пального, зокрема, дизельним паливом, природним газом, газодизельною сумішшю, при спалюванні бензину у повітря викидається найбільша кількість шкідливих речовин (див. табл. 1 [2, 217]).

Велику роль у забрудненні відіграє низька культура експлуатації автомобілів в Україні. Недотримання регулювання систем живлення і запалення призводить не лише до перевитрат палива, а й до різкого збільшення викидів шкідливих речовин. Заправка сумнівним бензином може не лише вивести із ладу нейтралізатор, а й спричинити пожежу. Відзначається тенденція до забруднення ґрунтів відпрацьованими мастилами, нагромадження мастильних фільтрів, старих акумуляторів, зношених автопокришок у непризначених для цього місцях.

В Україні питаннями екологічної безпеки транспорту почали займатися наприкінці 90-х років минулого століття. У 2000 р. Україна приєдналася до Женевської Угоди “Про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів... і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів” 1958 р. з поправками 1995 р. Незважаючи на певні дії з реалізації Плану заходів щодо зменшення негативного впливу автомобільних транспортних засобів на довкілля на 2004–2010 рр., затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 28 січня 2004 р. № 37-р., наша країна значно відстає у цій сфері від країн ЄС.

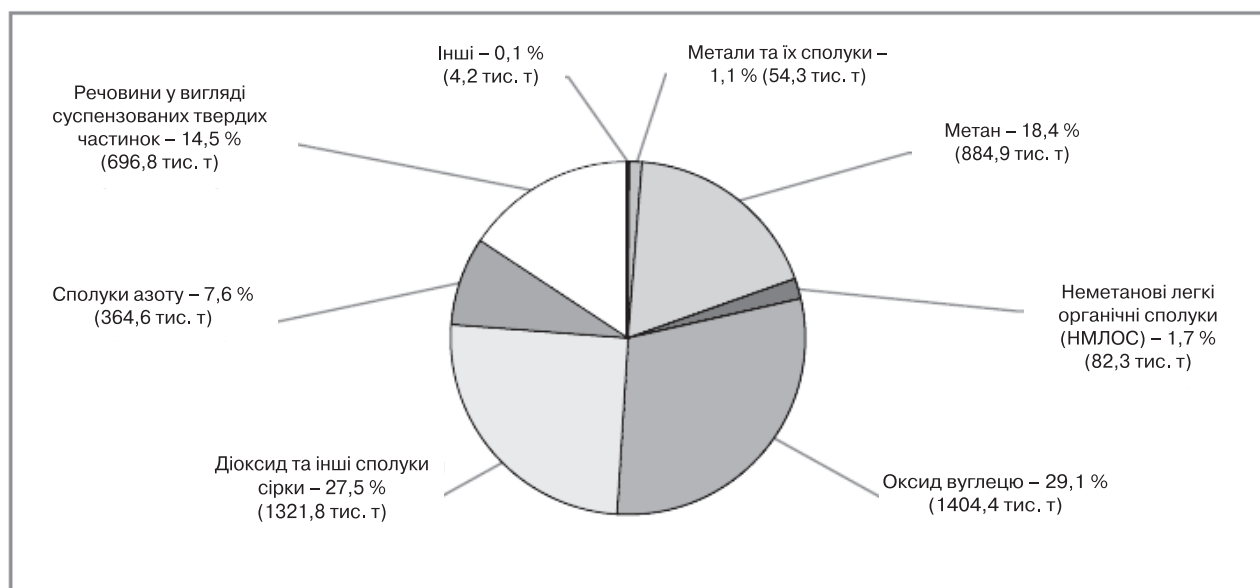


Рис. 2. Структура викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря у 2007 р. [2, 215]

Маса викидів при спалюванні різними видами пального (г/кг)

Компоненти відпрацьованих газів	Бензин	Дизельне паливо	Природний газ	Газодизельна суміш
Монооксид вуглецю CO	380–420	20–30	130–150	130–150
Оксиди азоту NO _x	35–45	20–30	20–25	15–20
Вуглеводневі сполуки C _x H _x	35–40	5	25	25–30

На сьогодні в Україні вміст забруднюючих речовин у відпрацьованих газах автомобілів регламентуються Правилами європейської економічної комісії (ЄЕК) ООН та державними стандартами якості нафтопродуктів: ДСТУ 4063-2001 (аналог Євро-2) і ДСТУ 4839-2007 (відповідає Євро-4-5) [3, ст. 12]. Моніторинг і контроль викидів здійснюють Національне Агентство з екологічних інвестицій та державна екологічна інспекція. Контролюють це питання представники екологічної інспекції та ДАІ.

27 грудня 2005 р. набрав чинності Закон України “Про внесення змін до Закону України “Про деякі питання ввезення на митну територію України транспортних засобів” від 30 листопада 2005 р. Зокрема, законом забороняється пропуск на митну територію України з метою вільного обігу транспортних засобів, з моменту виготовлення яких минуло понад 8 років, і які не відповідають екологічним нормам рівня “Євро-2”.

Вітчизняна модель автопрому, коли великі автомобільні підприємства країни перебувають під контролем приватного національного капіталу, є унікальною для країн, що розвиваються. Обсяги виробництва зростають не в усіх наших концернів, потрібні великі інвестиції у розробку нових моделей і покупку сучасних технологій. На жаль, нині український автопром майже перетворився із розробника автомобілів на крупновузловий збірника іноземних авто по ліцензії.

Одне слово, стан транспортної галузі України, зокрема у частині легкових автомобілів і пов'язаних з нею екологічних наслідків, потребують розробки й запровадження комплексної політики з метою зменшення негативного впливу галузі на навколишнє середовище.

У країнах ЄС для поліпшення екологічних характеристик багатьох продуктів (товарів і послуг), зокрема легкових автомобілів, було запроваджено комплексну продуктову політику. За визначенням Ф. Рабіка [4, 25], “Комплексна продуктова політика направлена на продукти і по-

слуги та їх екологічне представлення протягом їх повного життєвого циклу; її метою є поліпшення екологічних характеристик продуктів і послуг та просування продуктових інновацій”. Традиційний вибірковий погляд на екологічні аспекти товарів і послуг, що сфокусований на питаннях безпеки і здоров'я, змінився у комплексній продуктовій політиці на стратегічний погляд на продукти протягом їх повного життєвого циклу. Стратегія комплексної продуктової політики побудована на трьох опорних стовпах: ідеології життєвого циклу, залученні всіх учасників продуктового ланцюга і одночасному застосуванні різних інструментів і механізмів задля отримання ефекту синергії. Комплексна продуктова політика ЄС досягла високого рівня інституціоналізації й отримала загальне визнання серед європейських екологічних та економічних діячів завдяки економічній ефективності і результативності своїх методів й інструментів [5, 226]. Оскільки Україна прагне приєднатися до членів ЄС і намагається наблизити рівень свого розвитку до європейських показників, вивчення й аналіз досягнень комплексної продуктової політики стає необхідною передумовою подальшого суспільно-економічного вдосконалення. Поступова інтеграція продуктових аспектів, комплексного погляду на продукти, до системи управління економічними процесами і господарської діяльності в Україні можуть дати економічний і екологічний результат вже у короткостроковій перспективі.

Поліпшення екологічних характеристик автомобіля потребує розв'язання комплексу різнохарактерних завдань у різних сферах і галузях. Першочерговим завданням, на нашу думку, є вжиття заходів з гуманітарної просвітницької діяльності задля підвищення рівня екологічної культури і обізнаності населення, зокрема автовласників, керівництва і менеджменту автомобілебудівних компаній, підприємств, обслуговуючих автомобільну інфраструктуру. Менеджмент пунктів продажу і лізингу автомобілів має інформувати спо-

живачів, бажано у наочній формі, про офіційний рівень споживання палива і рівень CO₂-викидів, шумові характеристики, клас енергоефективності по кожній моделі автомобілів, пропонувати споживачам гайд з економії палива і зменшення CO₂-викидів, проводити безкоштовні семінари з навчання автовласників ефективному управлінню автомобілем, що може дати їм можливість зменшити витрати пального на 25 %.

Значні результати у середньо- і довгостроковій перспективі на автомобілебудівних підприємствах дасть інтеграція комплексного погляду на продукт за допомогою інструментів оцінювання впливу на довкілля протягом життєвого циклу продукту у поєднанні з екопроекуванням. Зазвичай, застосування цих інструментів на підприємствах повністю себе виправдовує. Крім екологічної та економічної вигоди, вони допомагають менеджменту організацій поліпшити процеси кооперації і комунікації серед працівників різних відділів і підвищити рівень їх працездатності.

Зрештою, Україна має намагатися проводити власні конструкторські розробки, спрямовані на створення нових конкурентних моделей. На сьогодні всі існуючі українські розробки дуже застарілі. Держава, на нашу думку, має створити для цього відповідні стимулюючі умови через: по-перше, створення умов для пільгового кредитування підприємств, що займаються випуском автомобілів (на сьогодні такої системи немає, і всі заводи отримують кредити на загальних умовах); по-друге, звільнення підприємств від місцевих податків і зборів, оскільки, за даними Міжнародного інституту промисловості у Цюріху, в Україні автомобілебудівні заводи витрачають на такі податки більше, ніж у сусідніх Білорусії і Румунії разом узятих; по-третє, встановлення привабливого інвестиційного клімату у державі.

Не менш важливою причиною відставання українського транспорту від західних стандартів є відсутність жорстких законодавчих вимог до екологічних якостей автомобілів. Це призводить до того, що споживач не зацікавлений купувати екологічно чистіші, але при цьому більш дорогі автомобілі, а виробник їх випускати. У Законі України “Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів” від 11 грудня 1991 р. № 1963-ХІІ втілена така думка: якщо певна особа спроможна придбати автомобіль, обладнаний за останнім словом техніки, то і нехай сплачує великі податки. У ЄС експлуатацію застарілих автомобілів також не забороня-

ють, але з власників таких транспортних засобів стягують відповідний податок на відшкодування збитків, завданих довкіллю.

Стрижневим принципом системи техоглядів у Європі є оновлення ресурсу автомобіля за рахунок автовласника за максимумом зручностей і строгої функціональності. Причому перевіряється не лише технічний стан автомобіля, а й ціла низка екологічних показників у вихлопі автомобіля (стан нейтралізатора). Якщо показники не відповідають нормативам, автовласник відшкодовує державі завдану екології шкоду. В Україні процедура технічного огляду обросла корупційними схемами. Більшість водіїв навіть не заїжджають на станцію техогляду, а талон купують. З 2011 р. передбачаються зміни у порядку проведення техогляду: спрощення самої процедури та скорочення терміну проходження техогляду; передача функцій техогляду приватним особам, акредитованим у ДАІ; закладена кримінальна відповідальність осіб суб'єкта, що здійснюють перевірку технічного стану за видачу документа за несправний автомобіль; створення єдиного автоматизованого реєстру, який дасть повну інформацію про автомобіль за двома десятками показників. Зараз важко стверджувати про ефективність нової системи, час покаже.

Наступна проблема охоплює ще ширше коло питань — антикорупційної політики і державної функції контролю. Незважаючи на законодавство, на територію нашої країни ввозять автомобілі, які заборонено або не вигідно експлуатувати в інших країнах через їх невідповідність екологічним показникам, що призводить до подальшого погіршення екологічної ситуації в Україні [6, 43]. Потрібно розробити і впровадити систему сертифікації автомобілів та двигунів на екологічну безпеку і систему контролю за їх відповідністю сертифікатам. Фактично така перевірка має здійснюватися кожні два роки при проходженні технічного огляду.

Не менш важливим є питання щодо якості пального. За підсумками 2010 р. частка українського бензину на ринку становила 60 %. Частка імпортного бензину з кожним роком зростає. І на те є причини — якість традиційних бензину та дизельного пального, що реалізуються вітчизняними нафтопереробними заводами, з огляду домішок, вмісту сірки, залишається незадовільною і не відповідає європейським вимогам. Крім забруднення повітря, низькоякісне пальне зменшує загальний термін експлуатації транспортного засобу [7, 20]. І хоча Україна зобов'язалась наблизити

свої стандарти якості палива до європейських (з початку 2011 р. введено новий стандарт Євро-4), система державного контролю якості палива не фінансується і фактично зруйнована, а санкції за торгівлю нафтопродуктами, характеристики яких не відповідають нормативним документам, смішні. Це дає змогу окремим учасникам ринку маніпулювати рівнем якості палива, що реалізується, на власний розсуд.

Наступний чинник негативного впливу транспортної галузі на довкілля полягає у незадовільній схемі організації руху в містах, на перехрестях, якості дорожніх матеріалів тощо. Скупчення автомобілів на перехрестях, утворення заторів на магістралях призводять до значного збільшення викиду шкідливих речовин, оскільки у таких ситуаціях двигуни автомобілів працюють у режимах, при яких відбувається неповне згоряння пального. У зв'язку з цим, позитивний ефект створить модернізація будівництва транспортних розв'язок на різних рівнях. Враховуючи, що від якості і рівня прийнятих проектних рішень залежить термін служби дороги та її споживчі властивості, необхідно на стадії проектування закладати апробовані нові рішення щодо матеріалів і технологій будівництва та реконструкції. З метою забезпечення довговічності та надійності конструкцій у проекти слід закладати сучасні технології та матеріали, при проектуванні ремонтів та реконструкцій штучних споруд на автомобільних дорогах потрібно відійти від практики типового проектування і враховувати індивідуальність технічного стану кожного об'єкта.

Необхідно жорсткіше контролювати дотримання автоводіями швидкісного режиму у містах, оскільки саме при русі зі швидкістю 60 км/год кількість вихлопних газів найменша. У цьому напрямі вже відбуваються позитивні зміни — підвищення суми штрафів за порушення правил дорожнього руху. У країнах ЄС швидкість у містах вище 50 км/год забороняється, а штраф у деяких країнах союзу розраховується виходячи із розміру заробітної платні правопорушника.

На нашу думку, відчутний внесок у процес зменшення негативного впливу автомобілів на навколишнє середовище у великих містах могли б здійснити міські органи влади. Крім створення мережі підземних паркінгів, для зменшення загальної кількості автомобілів на дорогах можна ввести збори на затори або обмеження на пересування механічних транспортних засобів головними вулицями міста впродовж певного часу у важливі дні тощо.

Тенденції приросту парку автомобілів й інтеграція України до країн Європи відносять тему утилізації автомобілів до актуальних проблем сьогодення. Наслідуючи позитивний приклад європейських країн, у 2010 р. в Україні був розроблений законопроект державної Програми з утилізації старих автомобілів. Крім стимулювання попиту на нові автомобілі, виготовлені на теренах України, така програма спричинила б зменшення кількості старих автомобілів на дорогах. Проте, поки що законопроект не вступив у дію, і коли це відбудеться невідомо. У європейських країнах питаннями утилізації старих автомобілів опікується не лише держава, а й самі виробники (утилізація автомобілів є комерційною діяльністю).

На кількість автомобілів у містах впливає й існуюча мережа метрополітену та електротранспорту. При виборі житлової зони і місця роботи мешканці українських міст звертають увагу на автомобільну розв'язку, аніж на інфраструктуру громадського транспорту. Розвиток громадського транспорту має стати одним з пріоритетів при вирішенні транспортної проблеми у містах.

Отже, запропоновані нами напрями зменшення негативного впливу автомобілів на навколишнє середовище в Україні вказують на те, що комплексний погляд на продукт (автомобіль) справді вимагає інтеграції відповідних екологічних аспектів до різних, часто, на перший погляд, не суміжних з автомобільною сферою і галузей економічної діяльності, наприклад, до просторового планування, стратегії управління землекористуванням, до освітнього і соціального планування тощо. Врешті-решт, наше дослідження показує, наскільки складним є питання зменшення негативного впливу автомобілів на навколишнє середовище, і це означає, що при аналізі таких продуктів обов'язково необхідно бачити систему, у межах якої продукт функціонує в цілому, і намагатися аналізувати всі види потенційного непрямого впливу, зокрема інфраструктурні та культурні.

Комплексна політика щодо автомобіля є однією з найважливіших передумов удосконалення та розвитку автомобільної галузі України. Міжнародна практика і досвід країн ЄС можуть забезпечити нас необхідною допомогою у цьому напрямі. Застосування досягнень комплексної продуктової політики ЄС і окремих її інструментів, на теренах нашої держави є істотним й ефективним інструментом поліпшення якості навколишнього середовища.



Література

1. Автомобільна статистика України. — Укравтопром. — 2008. — 40 с.
2. Національна доповідь про стан навколишнього природного середовища в Україні у 2007 р. — Мін-во охорони природного навколишнього середовища. — 2008 — 301 с.
3. Як і на автомобілях їздити, і повітря не забруднювати // Євробюлетень. — 2007. — № 9. — Ст. 12.
4. Oosterhuis, F., Rubik, F. and Scholl, G. Product Policy in Europe: New Environmental Perspectives. — Dordrecht, Netherlands: Kluwer. — 1996. — P. 219.
5. Kronenberg J. Ecological Economics and Industrial Ecology: A case study of the IPP of the EU. — Routledge. — 2007. — P. 293.
6. Осьмак А. Чисте "Євро" // Агросектор. — 2006. — № 4. — С. 41–48.
7. Автовиробників змусять робити машини менш шкідливими // Євробюлетень. — 2008. — № 1. — Ст. 20.

Розглянуто проблему негативного впливу легкових автомобілів на навколишнє середовище в Україні. На основі аналізу досягнень комплексної продуктової політики ЄС запропоновано напрями поліпшення екологічних характеристик автомобільного транспорту і зменшення негативних наслідків на довкілля.

Рассмотрено проблему негативного влияния легковых автомобилей на окружающую среду в Украине. На основе анализа достижений комплексной продуктовой политики ЕС предложены направления по улучшению экологических характеристик автомобильного транспорта и уменьшения негативных последствий для окружающей среды.

Sustainable negative impact of cars is threatening problem for the environment in Ukraine. Based on the analysis of Integrated Product Policy of European Union there were proposed the directions of improving the ecological performance of such vehicles and ways of reducing the environmental impact of private transportation in Ukraine.

Надійшла 7 квітня 2011 р.