

*А.В. Нистюк, преподаватель  
БГПУ им. М. Танка (Минск)*

## СНИЖЕНИЕ НАГРУЗКИ НА ПРИРОДНУЮ СРЕДУ ЧЕРЕЗ РАЗВИТИЕ СОВМЕСТНОГО ПОТРЕБЛЕНИЯ ЛИЧНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В современных условиях необходимо стимулирование следующих тенденций сферы потребления:

- когда предпочитают блага многофункциональные, долговечные, многократного использования;
- когда происходит отказ от материального потребления и осуществляется переход на нематериальное удовлетворение потребностей;
- когда расширяется совместное потребление.

Совместное потребление расходует меньшее количество природного вещества на единицу получаемой полезности за счет более полного и эффективного использования благ, поэтому такое потребление является в большей степени устойчивым, чем, например, индивидуальное потребление.

Изучению возможностей расширения совместного потребления транспортных средств через создание Центров поиска и предложения поездок посвящено статистическое наблюдение «Проезд личных легковых автомобилей на выезде из г. Дзержинска и въезде в г. Минск, проезд маршрутных автобусов и маршрутных такси на выезде из г. Дзержинска». Наблюдение проводилось с целью проверки гипотезы о неполной загруженности личных легковых автомобилей, перемещающихся из г. Дзержинска в г. Минск в утреннее время — время переезда с места проживания к месту работы, учебы.

Анализ данных статистического наблюдения позволяет сделать вывод о неполной загруженности личных легковых автомобилей, перемещающихся из г. Дзержинска в г. Минск. При этом наиболее часто встречающееся количество человек в автомобиле составило 1 (в 56,9 % случаев). Это предполагает наличие резервов для снижения количества перемещающихся легковых автомобилей по данному маршруту.

При этом целесообразным видится создание механизма, который позволил бы водителям, перемещающимся в незаполненном личном легковом автомобиле, брать попутчика. Данный механизм позволит снизить потребление бензина, загрязнение атмосферы от сжигания топлива, нагрузку на транспортную сеть и паркинги г. Минска и т.д. Все это способствует снижению нагрузки от деятельности человека на окружающую природную среду.

Институционально механизм совместного использования транспортных средств можно оформить через создание Центров поиска и предложения поездок, где аккумулировались бы сведения о тех, кто желает подвезти, и тех, кому необходимо перемещение. При этом водители могут брать от попутчика часть расходов на перемещение. Эти суммы логично делать меньшими по сравнению с проездом в общественном транспорте. Таким образом, механизм совместного использования личных легковых автомобилей позволит решить не только проблему снижения негативного воздействия деятельности человека на природу, но и позволит решить социальные проблемы (например, повысить доходы).

Однако данный механизм имеет ряд нерешенных вопросов:

- маловероятно, что большое количество водителей откажется от перемещения в личном автомобиле и будет искать места в других автомобилях или, с другой стороны, будет загружать свой автомобиль попутчиками на 100 %;
- данный механизм может создать условия для конкуренции между общественным транспортом и личным транспортом в сегменте транспортных услуг;
- необходимо создание механизма защиты водителя от возможных противоправных действий попутчика;
- необходимо создание механизма защиты попутчика от нештатных ситуаций на дороге (в первую очередь, речь идет о компенсации от последствий возможных дорожно-транспортных происшествий);
- получение возмещения расходов на перемещение от попутчика Министерством по налогам и сборам будет трактоваться как незаконное получение доходов водителем, что может привести к наказанию.

*Л.И. Панкратская, канд. с.-х. наук, доцент  
БГЭУ (Минск)*

## ОБЗОР ПРАВОВОЙ БАЗЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО СТИМУЛИРОВАНИЯ В ОБЛАСТИ ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ И ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Особое место в массиве нормативных правовых актов экологического законодательства занимают элементы экономического механизма охраны окружающей среды и природопользования, которые активизируют природоохранные и ресурсосберегающие действия природопользователей посредством материальной заинтересованности. С одной стороны, предусмотрены меры ответственности за нарушение экологического законодательства, которые включают возмещение в установленном порядке вреда, причиненного окружающей среде. Законодательством также установлены платежи за специальное природопользование, которые взимаются в форме налогов, сборов (пошлин), других обязательных платежей и арендной платы. С другой стороны, определены меры заинтересованности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей в реализации мероприятий по охране окружающей среды: налоговые льготы отдельным категориям юридических и физических лиц при введении ими малоотходных, энерго- и ресурсосберегающих технологий, специального оборудования, снижающего вредное воздействие на окружающую среду, при использовании отходов в качестве вторичного сырья и осуществлении иной природоохранной деятельности; выдача беспроцентных ссуд за счет средств государственного целевого бюджетного фонда охраны природы на возвратной основе, субсидирование, ускоренные сроки амортизации оборудования и других объектов, предназначенных для охраны и оздоровления окружающей среды.

Нормативно-правовую основу экономического стимулирования в области охраны окружающей среды и рационального использования природных ресурсов составляют: Законы Республики Беларусь «О налоге за использование природных ресурсов (экологический налог)» (от 23.12.1991 г. № 1335-XII, в ред. от 26.12.2007 г. № 302-З), «О платежах за землю» (от 18.12.1991 г. № 1314-XII, в ред. 26.12.2007 г.