

СЕКЦІЯ 4 ЕКОНОМІКА ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ ТА ОХОРОНИ НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА

УДК 338.47

Бойко Є.О.

докторант,

ДУ «Інститут економіки природокористування
та сталого розвитку Національної академії наук України»**Куцак В.А.**

студент

Національного університету кораблебудування
імені Адмірала Макарова

ОСОБЛИВОСТІ ВПЛИВУ ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ НА РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ В КОНТЕКСТІ ПРИРОДООХОРОННОЇ ПОЛІТИКИ

Стаття присвячена проблематиці розвитку транспортної логістики в контексті природоохоронної політики. Визначено особливості впливу публічного адміністрування на розвиток транспортної логістики в контексті природоохоронної політики. Досліджено досвід іноземних підприємств транспортної логістики щодо запровадження заходів із екологістики. Визначено ключові стимули та переваги впровадження транспортної екологістики. Запропоновано заходи державного управління розвитку транспортної логістики в контексті природоохоронної політики.

Ключові слова: транспортна логістика, транспортна система, публічне адміністрування, природоохоронна політика, екологістика, інтеграція.

Бойко Е.А., Куцак В.А. ОСОБЕННОСТИ ВЛИЯНИЯ ПУБЛИЧНОГО АДМИНИСТРИРОВАНИЯ НА РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В КОНТЕКСТЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ

Статья посвящена проблематике развития транспортной логистики в контексте природоохранной политики. Определены особенности влияния публичного администрирования на развитие транспортной логистики в контексте природоохранной политики. Исследован опыт иностранных предприятий транспортной логистики, по внедрению мероприятий по экологистике. Определены ключевые стимулы и преимущества внедрения транспортной экологистики. Предложены меры государственного управления развитием транспортной логистики в контексте природоохранной политики.

Ключевые слова: транспортная логистика, транспортная система, публичное администрирование, природоохранная политика, экологистика, интеграция.

Boiko E.O., Kutsak V.A., THE PECULIARITIES OF PUBLIC ADMINISTRATION INFLUENCE ON THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT LOGISTICS IN THE FRAME OF ENVIRONMENTAL POLICY

The article focuses on development of transport logistics in the context of environmental policy. The Peculiarities of public administration influence for the development of transport logistics were identified in the frame of environmental policy. The foreign experience of transport logistics companies was investigated to implement the eco-logistics measures. The main stimulus and benefits from the introduction of eco transport logistics were identified. The measures of public administration for the development of transport logistics in the context of environmental policy were proposed.

Keywords: transport logistics, transport system, public administration, environmental policy, eco-logistics and integration.

Постановка проблеми. З усіх компонентів транспортної логістики найбільшим забруднювачем навколишнього середовища є транспорт. Саме тому метою транспортної логістики повинно бути не лише зниження транспортних витрат, але і мінімізація шкідливого впливу на навколишнє середовище при доставці вантажів «точно вчасно» і при максимальному задоволенні всіх вимог отримувача вантажів.

Розвиток транспортної логістики в контексті природоохоронної політики не можливий без впливу публічного адміністрування. Саме від розробки заходів і особливостей впливу публічного адміністрування залежить забезпечення екологічної безпеки логістичних систем. Органи публічного адміністрування повинні впливати на розробку заходів із поліпшення екологічних показників логістичної інфраструктури, а саме: мінімізація забруднення атмосферного повітря та ґрунтів; зменшення негативного впливу

на поверхневі і підземні води від забруднення; зниження транспортного шуму і вібрації; охорони флори та фауни від шкідливої дії транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичним підґрунтям розвитку транспортної логістики є роботи таких учених-економістів, як Нечипоренко К.В., Кіндій М.В. Мамчин М.М., Гречин Б.Д., Корнійко Я.Р., Герелиця Р.О. Чортюк Ю.В. та ін. Попри значну кількість наукових праць й істотні досягнення у теорії і практиці розвитку транспортної логістики, відсутні дослідження особливостей впливу публічного адміністрування на розвиток транспортної логістики в контексті природоохоронної політики, що зумовило проведення авторського наукового дослідження.

Метою статті є комплексне дослідження особливостей впливу публічного адміністрування на розвиток транспортної логістики в контексті природоохоронної політики та розробка пропозицій із

впровадження заходів зі зменшення негативного впливу на довкілля від транспортної логістики.

Виклад основного матеріалу дослідження. У зв'язку з розширенням господарських зв'язків і міжнародної кооперації активно розвивається транспортна логістика. Основними рушійними силами в розвитку транспортної логістики в умовах сьогодення є вплив глобалізаційних процесів на діяльності компаній-клієнтів; концентрація бізнесу на специфіці бізнесу і аутсорсинг непрофільних напрямків; прагнення до мінімізації витрат на логістичні послуги через скорочення розміру і оптимізації витрат у логістичному ланцюжку; інноваційні підходи до маркетингу і дистрибуції продукту.

Одним із глобалізаційних викликів для нашої держави є пошук дієвих інструментів реалізації еколого-економічного управління підприємствами, галузями, територіями, регіоном. Наша країна вступає в нову реальність, яка вимагає жити за принципами "глобального он-лайн", тобто розвиватися в унісон з іншими державами, творити глобальну державну політику відповідно до технології, апробованої вже державами-лідерами нової системи геополітичних координат.

Глобалізаційні процеси висувають нові вимоги до системи функціонування національних систем публічного адміністрування, які мають стати дієвим та ефективним засобом у впровадженні новітніх технологій, підвищення екологічної культури, дотримання вимог загальноприйнятих екологічних стандартів.

Необхідність застосування інноваційних методів і економічних інструментів в публічному адмініструванні, здатних підвищити ефективність заходів спрямованих на раціоналізацію управління природокористуванням викликано наявністю існуючих екологічних проблем. Зростає антропогенне навантаження, глобальна екологічна криза, деградація природно-ресурсного потенціалу, екологічне несприятливе становище, стали важливими питаннями в необхідності усвідомлення екологічних пріоритетів при здійсненні господарської діяльності. Врахування екологічного фактору в діяльності підприємств є не тільки умовою безпеки життєдіяльності вітчизняних споживачів, а й умовою інтеграції української економіки у світові господарські процеси, забезпечення її конкурентоздатності.

Перед українським урядом і підприємствами транспортної логістики постає важливе питання необхідності усвідомлення екологічних пріоритетів при здійсненні логістичної діяльності.

Транспортна логістика є основною складовою в загальній логістичній системі, яка допомагає вирішенню завдань пов'язаних з:

- 1) формуванням ринкових зон обслуговування, прогнозом матеріалопотоку, обробкою матеріалопотоку в обслуговуваній системі (склад матеріалопотоку, споживача, підприємства гуртової торгівлі) й іншими роботами з оперативного управління і регулювання матеріалопотоку;
- 2) розробкою системи організації транспортного процесу (план перевезень, план розподілу виду діяльності, план формування вантажопотоків, графік руху транспортних засобів та ін.);
- 3) управлінням запасами і їх обслуговуванням транспортними засобами, інформаційними системами.

Згідно даних Державної служби статистики України [1] у 2015 р. вантажообіг підприємств транспорту становив 315,3 млрд.т, або 94,0% від обсягу 2014 р.

(дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції). Детальний аналіз вантажообігу підприємств транспорту (наростаючим підсумком у % до відповідного періоду попереднього року) наведено на рис. 1.

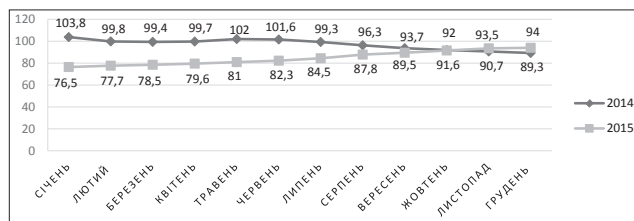


Рис. 1. Вантажообіг підприємств транспорту (наростаючим підсумком у % до відповідного періоду попереднього року)

Джерело: [1]

Підприємствами транспорту в 2015 році перевезено 601,0 млн.т вантажів, що становить 89,4% від обсягів 2014 р. Аналіз транспортних перевезень в 2015 р. наведено в таблиці 1.

**Таблиця 1
Обсяг транспортних перевезень в 2015 році**

	Вантажооборот		Перевезено вантажів	
	млн. ткм	у % до 2014 р.	млн. т	у % до 2014 р.
Транспорт	315341,8	94,0	601,0	89,4
залізничний	194321,6	92,5	350,0	90,6
автомобільний	34431,1	91,2	147,3	81,8
водний	5434,1	100,1	6,4	108,4
трубопровідний	80944,1	98,9	97,2	97,5
авіаційний	210,9	88,2	0,1	87,9

Джерело: [1]

У 2015 р. залізничним транспортом перевезено у внутрішньому сполученні та на експорт 294,3 млн.т вантажів, що на 9,5% менше, ніж у 2014 р. Перевезення хімічних і мінеральних добрив знизилася на 12,0%, нафти і нафтопродуктів – на 12,1%, чорних металів – на 14,1%, будівельних матеріалів – на 16,0%, коксу – на 17,8%, брукху чорних металів – на 20,9%, кам'яного вугілля – на 23,0%. Водночас, відправлення зерна та продуктів перемелу збільшилось на 14,1%, цементу й залізної та марганцевої руди – на 0,7%, лісових вантажів – на 0,3%.

У загальних обсягах перевезень вантажів водним транспортом закордонні становили 50,2%. Порівняно з 2014 р., обсяги закордонних перевезень вантажів зменшилися на 8,5%.

За підсумками 2015 р., порівняно з попереднім роком, спостерігалось зменшення обсягів перекачки вантажів трубопровідним транспортом. Так, перекачка нафти скоротилася на 0,6%, аміаку – на 1,9%, газу – на 2,9%. Транзит газу зріс на 7,9%, нафти – на 0,9%, аміаку – на 0,2%.

Що ж стосується викидів забруднюючих речовин у атмосферу по Україні за видами економічної діяльності у 2015 році, то від транспорту вони становлять 2,7 % загальної структури шкідливих викидів. Здавалося б, що цей показник і не є занадто великим, але порівняно з Європейськими країнами даний показник в Україні є значно вищим. І органам державного управління потрібно звернути особливу увагу на його зменшення.

Для обрання найбільш оптимального виду транспорту в логістичному ланцюжку необхідно класифікувати його за такими характеристиками: швидкість; доступність; надійність; вантажопідйомність; частота; дешевизна; екологічність.

Значну увагу науковці приділяють екологічному впливу транспорту, оскільки його частка у загальному обсязі викидів шкідливих речовин в атмосферу від стаціонарних і пересувних джерел складає близько 40 %, що перевищує частку будь-якого іншого виду економічної діяльності. Збутовий, складський і транспортний види екологічного ризику можна розглядати в сукупності при аналізі впливу торговельних операцій на навколишнє середовище. До числа транспортних чинників слід віднести стан транспортних шляхів сполучення і види транспорту, що використовуються для перевезення товарів. Тобто, для того щоб забезпечити безперебійне та економічно ефективне функціонування процесу руху товару, необхідна наявність добре розвинутої транспортної мережі, а також оптимальної структури парку транспортних засобів (наявність певної кількості спеціалізованого транспорту, транспортних засобів різної вантажопідйомності і т. д.). Антропогенний вплив тут виражається в додатковій емісії забруднюючих речовин в атмосферу в місцях накопичення транспорту через нерозвиненість транспортної мережі, а також через можливість використання більш дешевих видів палива, продукти переробки яких негативно впливають на стан навколишнього середовища і здоров'я людини [2].

Європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Проте транспортна логістика нашої країни все ще не відповідає стандартам і вимогам ЄС і характеризується суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання і норм охорони довкілля. Україна задекларувала готовність здійснити все можливе для модернізації своєї транспортно-логістичної системи шляхом підписання та ратифікації низки відповідних міжнародних конвенцій, а також участі в міжнародних організаціях, гармонізації внутрішніх норм і стандартів щодо роботи транспортної логістики відповідно до вимог ЄС.

Максимальне наближення українського законодавства, в сфері природоохоронної політики, до європейського є не тільки інструментом поглиблення економічної кооперації з ЄС, а й важливим засобом підвищення подальшого розвитку України загалом. Уже сьогодні існує низка зобов'язань України, а також політичних та економічних ініціатив, що зумовлюють необхідність приведення параметрів функціонування транспортної логістики до європейських норм та стандартів.

Сучасна криза не є причиною для того, щоб відкладати проведення реформ, у тому числі й у сфері транспортної логістики. Загальновідомо, що під час будь-якої кризи структурні зміни в економіці відбуваються швидше.

Ситуація, що склалася в економіці країни, вимагає створення принципово нової системи управління вантажопотоками, заснованої на сучасній технології і логістичних принципах переміщення вантажів. Основні завдання, що є перед транспортними організаціями, передбачають зниження вартості перевезень, поліпшення їх якості, скорочення термінів доставки, гармонійне поєднання на ринку транспортних послуг усіх видів сучасного транспорту через конкуренцію, їх координацію у разі змішаних перевезень, створення у транспортній галузі загального інформаційного простору [3].

Яскравим прикладом для вітчизняних транспортно-логістичних підприємств є досвід іноземних підприємств, серед яких: Deutsche Bahn Schenker Rail, Green Cargo, UPS, DHL, K Line та інші.

Транспортно-логістична компанія DHL втілює в життя проекти сфери «зеленої логістики», а саме, Сервіс «GoGreen» передбачає підрахування викидів CO₂ при транспортуванні кожного вантажу. Клієнт може заплатити на 3% більше стандартних тарифів, а компанія інвестує ці кошти в програми захисту клімату по всьому світу.

Оператор експрес-доставки UPS придбав 130 автомобілів з гібридними двигунами, які в рік:

- будуть споживати на 66 тис. галонів палива (на 35%) менше, ніж транспорт із двигуном внутрішнього згорання;
- зменшать викиди CO₂ також на 671 тону;
- розмір «зекономлених» викидів еквівалентний об'єму викидів, що припадає на 128 легкових автомобілів на рік.

Транспортно-логістична компанія Green Cargo робить вклад інвестицій у локомотиви з низьким споживанням енергії.

У рамках проекту Eco Plus компанія «Deutsche Bahn Schenker Rail»:

- отримує електрику для своїх електровозів з відновлюваних джерел енергії, при чому за рахунок додаткових зборів з клієнтів, машини яких перевозять, наприклад з авто концерну Audi;
- Deutsche Bahn Schenker Rail вперше в залізничній практиці запропонувала спосіб перевезення вантажів, що повністю виключає викид вуглекислого газу;
- до 2020 року компанія планує скоротити викид вуглекислого газу на 20% порівняно з 2006 роком.

Японська судноплавна компанія K Line установила на деяких своїх суднах комп'ютерну систему, яка на основі постійного моніторингу погодних та гідрографічних умов оптимізує роботу двигуна, що, в свою чергу, призводить до зменшення обсягів шкідливих викидів в атмосферу на 1%.

Особливістю впровадження «зеленої» транспортної логістики є її впровадження в межах великих підприємств, для яких ключовим стимулом є бажання зменшити витрати, переходячи на дешевші енергоносії та зменшуючи їх використання, і не відмовляючись від можливості сформувати соціально відповідальний імідж організації [4].

Ключові стимули та переваги впровадження транспортної екологістики наведено в таблиці 2.

Слід наголосити, що всі ці проекти сфери «екологістики» підтримуються з боку державних органів влади і громадських організацій.

Транспортно-логістична сфера України знаходиться на досить низькому рівні в порівнянні з іншими країнами світу. Даний ринок досить слабо структурований і сформований на спробах і помилках. Більшість проблем виникли від непропорційного розвитку транспортних та логістичних послуг. Нині в Україні відсутня будь-яка стратегічна програма або державна система регулювання транспортно-логістичної галузі. Держава не бере участь ні в плануванні галузі, ні в розвитку інфраструктури, ні в будівництві логістичних об'єктів загальнодержавного значення, терміналів, мультимодальних центрів тощо. В загалом, основа транспортної політики країни повинна бути направлена на вирішення основних проблем транспортного сектору та на створення комплексу логістичних центрів по всій країні з організаційно-економічними, фінансовими і нормативно-правовими механізмами

Таблиця 2

Ключові стимули та переваги впровадження «зеленої» логістики для компаній

Ключові стимули для впровадження «зеленої» логістики		
Дуже важливі (60-70%)	Істотно важливі (38-55%)	Менш важливі (10-31%)
- покращення зв'язків з громадськістю; - покращення відносин з клієнтами; - складова програми корпоративної відповідальності; - фінансова віддача від інвестицій; - державна підтримка	- підвищення ефективності каналів постачання; - зниження ризиків; - бажання бути ідейним лідером у підтриманні сталого розвитку компанії; - отримання конкурентних переваг/ диференціація компанії; - покращення відносин з інвесторами	- оптимізація логістичних потоків; - покращення корпоративного іміджу; - задоволення потреб клієнтів; - розроблення альтернативної мережі; - відповідність чинним чи очікуваним нормативним вимогам
Скорочення логістичних і транспортних витрат (важливість коливається від 15 до 60%)		
Переваги, які отримують компанії від впровадження «зеленої» логістики		
Дуже важливі (52-70%)	Істотно важливі (37-48%)	Менш важливі (9-35%)
- покращення іміджу компанії; - задоволення потреб клієнтів; - отримання переваг порівняно з конкурентами; - скорочення загальних та логістичних витрат; - підвищення корпоративної соціальної відповідальності	- збільшення прибутків; - отримання конкурентної переваги; - зменшення відходів/ покращення утилізації; - покращення інформованості про «зелені» канали постачання; - оптимізація логістичних потоків; - захоплення нових ринків; - підвищення використання вторинної сировини	- підвищення ефективності використання пального; - оптимізація виробничих процесів; - скорочення виробничих витрат; - зниження використання токсичних матеріалів

Джерело: [5]

для залучення великих інвестицій, необхідних для формування опорного каркаса транспортної мережі та розвитку виробничої, логістичної і соціальної інфраструктури [6].

У сучасних умовах рівень екологічної обізнаності населення зріс, але проблеми екології від цього не вирішилися.

Контроль над викидами свинцю в ЄС та північній Європі не здійснюється, оскільки в цих країнах заборонено використання етилованого бензину, який має в своєму складі вуглець. В Україні, як і в інших країнах СНД, етилований бензин ще використовується.

Найнебезпечнішими є викиди двоокису вуглецю, який значно підсилює дію парникового ефекту і призводить до глобального потепління. Так, на початку 21 століття обсяг викидів CO₂ в країнах ЄС складав 3 048 000 млн. тонн, з них 26 % припадає на транспорт [7].

Вплив транспорту на екологію носить техногенний характер. Відпрацьовані гази складають третину усіх шкідливих викидів. Для покращення екологічної ситуації слід застосовувати комплекс економічних, організаційних та технічних заходів. Зокрема, організовувати раціональні маршрути руху, проводити навчання та стимулювання водіїв, шукати та використовувати альтернативні джерела енергії. На державному рівні слід вирішити питання впровадження європейських екологічних стандартів.

Висновки проведеного дослідження. Врахування майбутнього впливу на довкілля на етапі планування політики, планів і програм розвитку не є законодавчо обов'язковим в Україні, на відміну від законодавства ЄС.

Природоохоронні аспекти не набули широкого відображення в галузевих економічних політиках. Запровадження новітніх екологічно чистих технологій та поширення найкращого досвіду є дуже повільним. Інтеграція екологічної політики до галузевих політик, обов'язкове врахування екологічної складової при складанні стратегій, планів і програм розвитку України, впровадження екологічного управління на підприємствах, екологізація господарської діяль-

ності є шляхом до сучасної секторальної екологічної політики, що реалізується у країнах Західної та Центральної Європи.

Основними інструментами реалізації національної екологічної політики в транспортній логістиці є: міжсекторальне партнерство та залучення зацікавлених сторін; оцінка впливу стратегій, програм, планів на стан навколишнього природного середовища; удосконалення дозвільної системи у сфері охорони навколишнього природного середовища; екологічна експертиза та оцінка впливу об'єктів екологічної експертизи на стан навколишнього природного середовища; екологічний аудит, системи екологічного управління, екологічне маркування; екологічне страхування; технічне регулювання, стандартизація та облік у сфері охорони навколишнього природного середовища, природокористування та забезпечення екологічної безпеки; законодавство у сфері охорони навколишнього природного середовища; освіта та наукове забезпечення формування і реалізації національної екологічної політики; економічні та фінансові механізми; моніторинг стану довкілля та контроль у сфері охорони навколишнього природного середовища і забезпечення екологічної безпеки; міжнародне співробітництво у сфері охорони навколишнього природного середовища та забезпечення екологічної безпеки.

Розвиток транспортної логістики в контексті природоохоронної політики повинен здійснюватися поступово розмежовуючи функції з охорони навколишнього природного середовища та господарської діяльності з використання природних ресурсів, імплементацію європейських екологічних норм і стандартів, екосистемне планування, впровадження переважно економічних механізмів стимулювання екологічно орієнтованих структурних перетворень, досягнення збалансованості між соціально-економічними потребами та завданнями у сфері збереження навколишнього природного середовища, забезпечити розвиток екологічно ефективного партнерства між державою, суб'єктами господарювання та громадськістю, широке поширення екологічних знань.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
2. Чортюк Ю.В. Напрямки зниження негативного еколого-економічного впливу логістичної системи / Ю.В. Чортюк // Механізм регулювання економіки. – №3. – 2007. – С. 165-172.
3. Кіндій М.В. Проблеми транспортної логістики в Україні в умовах глобалізації бізнесу / М.В. Кіндій, М.М. Мамчин, Б.Д. Гречин // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/10030/1/53.pdf>
4. Нечипоренко К.В. Транспортна логістика аграрних підприємств в системі сталого розвитку АПК / К.В. Нечипоренко // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/12_2015/67.pdf
5. McKinnon A. Green logistics: Improving the environmental sustainability of logistics / A. McKinnon, S. Cullinane, A. Whiteing, M. Browne. – India : Replika Press Pvt Ltd. – 2010. – 372 p.
6. Корнійко Я.Р. Сучасний розвиток транспортної системи України / Я.Р. Корнійко // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://jml.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/viewFile/3092/3046>
7. Герелиця Р.О. Екологічний фактор в транспортній логістиці АПК / Р.О. Герелиця // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://intkonf.org/gerelitsya-ro-ekologichnyi-faktor-v-transporniy-logistitsi-apk/>

УДК 338.242:502.335:630(043.3)

Бондарчук О.А.

здобувач

*Інституту агроєкології і природокористування
Національної академії аграрних наук України*

ІНСТИТУЦІОНАЛЬНА МОДЕЛЬ ЕКОЛОГІЧНО ОРІЄНТОВАНОГО УПРАВЛІННЯ ВИКОРИСТАННЯ ЛІСОВИХ РЕСУРСІВ

У статті обґрунтовано інституціональну модель екологічно орієнтованого управління використання лісових ресурсів, що, на відміну від усталених, являє собою сукупність елементів, функціонування яких дозволяє забезпечити організацію цілеспрямованої взаємодії органів влади, громадськості та лісокористувачів у процесі реалізації управлінського впливу для досягнення поставлених цілей. Залучення громадськості в процес управління використання лісових ресурсів дозволить збалансувати соціо-еколого-економічні інтереси, підвищити інноваційну активність у лісовій галузі і громадянську відповідальність за лісокористування та охорону лісових екосистем.

Ключові слова: інституціональна модель, екологічно орієнтоване управління, лісові ресурси, лісокористування, інтереси.

Бондарчук А.А. ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ МОДЕЛЬ ЭКОЛОГИЧЕСКИ ОРИЕНТИРОВАННОГО УПРАВЛЕНИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ЛЕСНЫХ РЕСУРСОВ

В статье обосновано институциональную модель экологически ориентированного управления использованием лесных ресурсов, что, в отличие от устоявшихся, представляет собой совокупность элементов, функционирование которых позволяет обеспечить организацию целенаправленной взаимодействия органов власти, общественности и лесопользователей в процессе реализации управленческого воздействия для достижения поставленных целей. Привлечение общественности в процесс управления использованием лесных ресурсов позволит сбалансировать социо-эколого-экономические интересы, повысить инновационную активность в лесной отрасли и гражданскую ответственность за лесопользование и охрану лесных экосистем.

Ключевые слова: институциональная модель, экологически ориентированное управление, лесные ресурсы, лесопользование, интересы.

Bondarchuk O.A. INSTITUTIONAL MODEL OF THE ENVIRONMENTALLY ORIENTED MANAGEMENT OF FOREST RESOURCES EXPLOITATION

This paper deals with institutional model of the environmentally oriented management of forest resources exploitation, that, unlike established, is a combination of elements, the operation of which allows to provide the organization of targeted interaction between government agencies, public and forest users during the implementation of managerial influence to achieve goals. Public involvement into the process of forest resources exploitation management, allows to balance environmental and socio-economic interests, increase the innovative activity in the forestry sector and civil responsibility for forest management and protection of forest ecosystems.

Keywords: institutional model, environmentally oriented management, forest resources, forest management, interests.

Постановка проблеми. За результатами сучасних досліджень в сфері напрямів та перспектив зростання ефективності використання лісових ресурсів встановлено поступове виснаження лісових ресурсів. Діюча система нормативного регулювання лісової сфери не передбачає наявності інструментів стимулювання інвестиційної привабливості відтворювальних процесів, що суперечить принципам еколого-збалансованого лісокористування. Це призводить до зменшення ефективності використання лісових ресурсів, що ускладнює реалізацію лісозберігаючих та лісовідтворювальних заходів. Як наслідок, підвищується антропогенне навантаження на лісовий комплекс та навколишнє середовище, відбувається зниження доходів суб'єктів господарювання. Ефек-

тивним інструментом розв'язання еколого-економічних проблем в лісовому господарстві, на нашу думку, може бути інституціональна впорядкованість економічних відносин в сфері лісгосподарювання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам інституціоналізації соціально-економічного розвитку присвячені праці відомих на світовому рівні вчених, таких як Д. Белл, Т. Веблен, Дж. Гелбрейт, Р. Коуз, Д. Норт, У. Ростоу, Е. Тоффлер, Дж. Ходжсон та ін. Дослідженням проблем інституціонального забезпечення раціонального використання лісових ресурсів, нині займається низка відомих вітчизняних учених, зокрема: В. Голян, О. Дребот, Н. Зіновчук, А. Карпук, Я. Коваль, В. Кравців, Є. Мішенін, О. Фурдичко, С. Харічков, М. Шершун та ін. Проте,