

индивидам изначально была присуща развитая экологическая мораль. Отсюда следует необходимость более глубокого и серьезного экологического образования и воспитания, которое вкуче с национальными традициями в области природопользования и охраны окружающей среды способно сформировать соответствующие внутренние мотивы и убеждения.

Список использованных источников

1. Bruno S. Frey, Alois Stutzer. Environmental Morale and Motivation. Institute for Empirical Research in Economics. University of Zurich. Working Paper Series. – Working Paper № 288. – April 2006.
2. Смит Вернон Л. Эксперименты по использованию децентрализованного механизма принятия решений в отношении общественных благ / Вернон Смит. Экспериментальная экономика (комплекс исследований, по совокупности которых автору присуждена Нобелевская премия) / Вернон Смит; пер. с англ. под научн. ред. Р. М. Нуреева. – М.: ИРИСЭН; Мысль, 2008. – С. 71–101.
3. Остром Э. Управляя общим: эволюция институтов коллективных действий/ Элино́р Остром; пер. с англ. – М.: ИРИСЭН, Мысль, 2010. – 447 с. (серия «Экономика») – С. 135.

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ЭКОЛОГООРИЕНТИРОВАННОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ¹

Вашило А. А., Чуракова А. П., *Белорусский государственный университет, г. Минск, Беларусь*

Мировые тенденции экологизации транспортных услуг восходят к концепции устойчивого развития и «зеленой экономики». Формирование данных теорий обусловлено происходящими кардинальными изменениями в системе мирового хозяйства. Возрастание численности населения планеты, рост производства и потребления благ, накопление отходов, рост потребления энергетических и других природных ресурсов с особой остротой поставили проблему согласования социально-экономического развития и экологической устойчивости в глобальном масштабе. Особое значение принадлежит экологоориентированному транспортному развитию, особенно с ежегодным ростом товарооборота, грузо- и пассажироперевозок, так как исследования показывают, что 20–25 % мирового потребления энергии и выбросов углекислого газа приходится на транспортные системы [1].

Транспорт оказывает воздействие на состояние экологии не только в процессе функционирования, но также в процессе создания и утилизации. Воздействие на экологию связано изъятием природных ресурсов для выпуска транспортных средств, добычей и переработкой топливно-энергетических ресурсов. Согласно исследованиям Всемирной организации здравоохранения, ежегодно 7 млн смертей в мире вызвано загрязнением воздуха. Транспорт является основным источником загрязнения воздуха и в Республике Беларусь. По данным Национального статистического комитета, на долю выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от мобильных источников в

Республике Беларусь приходится 63,5 % [2]. При этом транспорт является причиной шумового и теплового загрязнения, источником угарного газа, содержит соли тяжелых металлов, вещества кислотной и щелочной групп, воздействующих на почву, грунтовые воды, здоровье человека и других организмов, здания и иные строительные конструкции.

Тенденции отказа от транспортных средств на углеводородном сырье и перехода к электрическому транспорту наблюдаются по всему миру. В мировой практике для развития экологичного транспорта широко применяются инструменты бюджетно-налоговой политики: субсидии при покупке электромобилей, использование штрафов за парковку автомобилей в центре крупных городов, а для владельцев автомобилей, не соответствующих требованиям

¹Статья выполнена в рамках гранта БРФФИ по договору Г18М-099.

экологических стандартов, по повышенным коэффициентам. Развитие эффективной системы общественного транспорта, обновление транспортного парка согласно требованиям экологической безопасности, внедрение системы городского планирования: замена автодорог велосипедными дорожками, создание пешеходных зон и «Зеленых сетей» – городских районов, попасть в которые можно только без автомобилей, проведение акций «День без автомобиля». Наиболее динамично экологическое развитие транспортной сферы наблюдается в Китае, США и странах ЕС.

Транспорт в странах Европейского союза обеспечивает четвертую часть выбросов парниковых газов, также является главным источником загрязнения воздуха в городах. Примечательным является также то, что в транспортной сфере не наблюдалось такого же постепенного снижения выбросов как в других секторах (промышленности, сельском хозяйстве, производстве энергии). С 1990 г. выбросы парниковых газов ежегодно увеличивались, только с 2007 г. стало наблюдаться их некоторое снижение [1].

С целью обеспечения конкурентоспособности и создания условий для удовлетворения растущих потребностей людей Европейской экономической комиссией в июле 2016 г. была разработана стратегия мобильности с низким уровнем выбросов.

Ее основные направления включают:

- повышение эффективности транспортной системы за счет рационального использования цифровых технологий, «умного» ценообразования и дальнейшего стимулирования перехода к более экологически чистым видам транспорта;

- ускорение перехода транспорта на альтернативные виды энергии с низким уровнем выбросов, такие как передовые виды биотоплива, электричество, водород и возобновляемое синтетическое топливо, а также устранение препятствий для электрификации транспорта;

- постепенный переход к транспортным средствам с нулевым уровнем выбросов. Несмотря на необходимость дальнейшего усовершенствования двигателя внутреннего сгорания, Европа должна ускорить переход к транспортным средствам с низким и нулевым уровнем выбросов [3].

В стратегии отмечено, что в ее реализации решающую роль должны играть города и местные власти. Внедряются стимулы для альтернативных источников энергии и транспортных средств с низким уровнем выбросов, поощряются активные поездки (езда на велосипеде и ходьба), использование общественного транспорта и системы совместного использования транспортных средств.

Так, в Норвегии планирует запретить а к 2025 г. использование машин с двигателями внутреннего сгорания. В настоящее время в Норвегии доля продаж автомашин на электрической тяге составляет почти 25 %. Необходимо отметить инициативы многих крупных городов по ограничению въезда для автомобилей в центр города. Так, в Париже введен запрет на въезд в центр города по будням для машин, выпущенных до 1997 г. В Лондоне и Афинах планируют ограничить въезд в центр города автомобилям с дизельными двигателями к 2020 и 2025 гг. соответственно.

Результатами реализации стратегии должны стать повышение качества воздуха, снижение уровня шума, уменьшение перегруженности дорог и повышение безопасности; совершенствование инфраструктуры, приспособленной к альтернативным видам топлива; обеспечение более полной информации для потребителей, позволяющей сделать выбор на основе своих потребностей в мобильности.

Экологические зоны в странах Европейского союза появились под влиянием «зеленых партий» и с инициативы автопроизводителей. Последним надо было простимулировать покупку гражданами и, особенно, организациями новых автомобилей (особенно, грузовых). А первых беспокоило то, чтобы автомобили соответствовали новым экологическим стандартам. Положения об экологических («зеленых») зонах содержатся в правоустанавливающих

документах ЕС. Страны-члены Европейского союза, самостоятельно решают, когда, как и где они будут устанавливать экологические зоны, будут ли данные зоны постоянными или временными, и определяют прочие условия функционирования этих зон [4].

Суть экологической зоны заключается в том, что если автомобиль не соответствует требованиям по чистоте выхлопа (евро-3, евро-4, евро-5, евро-6) установленным для данной зоны, то на нем нельзя въезжать в эту зону. За нарушение, разумеется, предусмотрен денежный штраф (от 80 до 300 евро). Однако, следует отметить, что имеется ограничение: штраф за данное несоблюдение правил выписывается один раз в день (т. е. если автомобиль-нарушитель попадет в экологической зоне на камеры три раза за день, то штраф будет выписан только один), и этот штраф не может налагаться чаще, чем один раз в три месяца [4].

Данные три месяца даются нарушителю для того, чтобы он поменял свои транспортные привычки (т. е. либо купил автомобиль соответствующий экологическим требованиям, либо пересел на общественный транспорт, если не может себе позволить покупку нового более экологичного транспортного средства). Класс автомобиля, въезжающего в экологическую зону Европейского союза, определяется цветом плакетки (экологической наклейки, экологического стикера). Все автомобили, двигающиеся по экологическим зонам, должны быть снабжены такой плакеткой с указанием цифры категории экологичности транспортного средства (чем выше цифра – тем автомобиль безопаснее для окружающей среды).

В основном, ограничения на движение автомобилей в экологических зонах Европейского союза направлены на ограничение движения средних и тяжелых грузовиков и автобусов с дизельными двигателями. На начало 2019 года в странах Европейского союза суммарно установлено 108 экологических зон (Германия – 60 зон; Франция – 31 зона; Австрия – 6 зон; Дания – 4 зоны; Испания – 4 зоны; Бельгия – 3 зоны) [4]. Планируется, что в ближайшие годы это количество экологических зон в ЕС будет только увеличиваться.

Таким образом, на основе изучения зарубежного опыта можно выделить ключевые направления развития электротранспорта: последовательное вытеснение более экологичными видами топлива менее экологичных; дифференциация оплаты парковки транспортных средств в центре крупных городов в зависимости от их экологичности с освобождением или установлением минимальных тарифов для электромобилей и созданием сети перехватывающих парковок на городских окраинах; реализация элементов опережающего развития в электромобилестроении с ростом его локализации, переориентацией уже налаженных производств автомобилей на электротягу и развитием необходимой для эксплуатации электромобилей инфраструктуры; создание собственных технологических стандартов экологически ориентированного и ресурсосберегающего транспортного машиностроения на базе крупных научно-исследовательских структур и машиностроительных предприятий [5, с. 12].

Список использованных источников

1. A European Strategy for low-emission mobility. – Режим доступа: https://ec.europa.eu/clima/policies/transport_en. – Дата доступа: 13.02.2019.
2. Выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух. – Режим доступа: <http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/makroekonomika-i-okruzhayushchaya-sreda/okruzhayushchaya-sreda/sovместnaya-sistema-ekologicheskoi-informatsii2/a-zagryaznenie-atmosfernogo-vozduha-i-razrushenie-ozonovogo-sloya/a-1-vybrosy-zagryaznyayuschih-veschestv-v-atmosfernyi-vozduh/>. – Дата доступа: 10.02.2019.
3. Communication from the commission to the european parliament, the council, the european economic and social committee and the committee of the regions. A European Strategy for Low-Emission Mobility. – Режим доступа: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52016DC0501>. – Дата доступа: 11.02.2019.
4. Экологические зоны в Европе – ограничения для автомобилей. – Режим доступа: https://krass56.ru/ecological_zones_in_the_cities_of_europe_restrictions_for_cars.html. – Дата доступа: 12.02.2019.

5. Вашило, А.А., Чуракова, А.П. Развитие транспортных услуг Республики Беларусь в контексте «Зеленой» экономики / А.А. Вашило, А.П. Чуракова // Экономический рост Республики Беларусь: глобализация, инновационность, устойчивость: материалы X Междунар. науч.-практ. конф. (Минск, 18–19 мая 2017 г.): в 2 т. – Минск: БГЭУ, 2017. – Т. 1. – С. 12–13.

ДОСТОЙНО ЛИ ПОНЯТИЕ «СОЦИАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА» ЗАНЯТЬ МЕСТО В СИСТЕМЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ КАТЕГОРИЙ?

Воробьева Л. В., *Белорусский государственный университет,
г. Минск, Беларусь*

Понятие социальной экономики становится все более привлекательным и широко используемым в русскоязычной научной литературе, о чем свидетельствует появление в последние 10–15 лет множества научных работ ученых ряда университетов и регионов России, Украины, Киргизии, где оно фиксируется как объект исследования (статьи М. А. Шабановой, Ф. М. Бородкина, В.В. Зинченко, З. Х. Курмалиевой, А. Ф. Московцева, И. В. Рощиной и др., монография Э. В. Самигуллина). Несмотря на то, что есть расхождения в подходах и определениях, появилось и учебное пособие, и учебная дисциплина в одном из наиболее известных экономических вузов, НИУ ВШЭ (Москва) [1].

Некоторое время назад данное понятие употреблялось, в основном, социологами, но постепенно перешло и в работы экономистов, хотя многие отмечают его пограничное состояние, как область межпредметных исследований [2]. Это отнюдь не может умалять интереса экономистов к данной категории, скорее, наоборот, ведь многие современные экономические концепции созданы и создаются как раз при взаимодействии наук, и обогащаются от этого взаимодействия, в частности, концепции неoinституционализма.

В значительной мере возрастание интереса к понятию можно объяснить возрастанием влияния на общество в целом и на экономику, в частности, социальных факторов, социальных услуг, социальной политики на микро- и макроуровне. Это проявляется не только и не столько в развитии государственной социальной защиты, социальной работы, социального обеспечения. Но также и в возрастании роли и значимости так называемой социальной сферы, здравоохранения и образования, от которых во многом зависит решение таких актуальных проблем как – станет ли экономика действительно инновационной или останется «догоняющей», будет ли экономическое развитие устойчивым и другие. Это проявляется также в росте интереса и мотивации к так называемому добровольчеству (волонтерству), созданию социальных проектов, НГО и НКО, социальному предпринимательству, этичному («зеленому», ответственному) потреблению и др. Происходит реорганизация прежней социальной инфраструктуры и социальной политики коммерческой организации, формирование типовых элементов социального пакета и направлений социальной ответственности бизнеса. Все эти новые и меняющиеся старые социальные институты имеют влияние на рынок, на экономические переменные, поэтому не могут игнорироваться экономистами. Они не укладываются уже в привычные понятия «социальная сфера», «социальная политика», «социально-ориентированная экономика», «экономика общественного сектора», так как выходят за их границы и имеют более широкие функции.

Для того, чтобы лучше представлять значение названных выше процессов в экономике, экономическом развитии страны, необходимы статистические измерения и специальные исследования. По данным в официальных статистических сборниках нашей и соседних стран, нельзя увидеть, например, долю образования (или высшего образования) в ВВП страны, динамику доли рабочей силы, занятой в НГО, в социальном предпринимательстве, масштабы и соотношение финансирования бизнесом, государством, краудфандингом социальных проектов и др. Некоторые оценки социальной экономики имеются по отдельным странам с рыноч-