

ность единичного природного объекта и цена производимой на его основе продукции зависят также от выбранного способа эксплуатации ресурса. Выбор способа эксплуатации в то же время определяется не только естественной продуктивностью ресурса, но и рядом социально-экономических условий (расположение ресурса, доступность ресурса для техники, социальные требования к использованию территории и др.).

Объектом экономической оценки природных ресурсов в этом случае может быть сочетание единичных природных ресурсов, объединенных совместным способом их эксплуатации. Оценка единичного природного объекта должна производиться с экономической и природоохранной точек зрения. Оптимальный критерий оценки должен учитывать все природоохранные затраты и потери, возможные в будущем в результате воздействия использования ресурса на окружающую среду. Экономический ущерб может быть определен от загрязнения окружающей среды, разрушения и снижения плодородия почв, природного ландшафта, ухудшения качества ресурсов недр.

Под экономическими потерями здесь следует понимать дополнительные материальные и трудовые потери, возникающие при ликвидации вредных последствий загрязнения природной среды. Такой подход позволяет исчислить не саму величину ущерба, а эффект, определяемый капитальными и текущими затратами на его сокращение или устранение.

И.Ю. Ховакко, канд. экон. наук
МГУ (Москва)

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ РЫНКОВ МОТОРНЫХ ТОПЛИВ (ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ АСПЕКТ)

В докладе предполагается показать влияние экологических факторов на современные топливные рынки и роль государства в процессе усиления данного влияния. Проведенный автором анализ российского и зарубежного опыта позволил выявить причины отставания России в области экологизации автомобильного транспорта и производства разных видов моторного топлива мирового уровня качества, наметить первоочередные задачи в области ликвидации этого отставания, что, несомненно, представляет интерес и для Беларуси.

Около 60—70 % всей продукции нефтепереработки в развитых странах составляет моторное топливо для автомобильного транспорта. В настоящее время в мире его производство оценивается в 1550 млн т, из которых 950 приходится на бензин (61,3 %), 600 млн т — на дизельное топливо (38,7 %). Доля альтернативных видов топлива (сжиженный нефтяной газ этанол, природный газ и т.д.) не превосходит 1,7 % (27 млн т в год). Последних два десятилетия мировая нефтеперерабатывающая промышленность развивалась под влиянием растущих эколо-

гических требований, предъявляемых как к самому топливу, так и к продуктам его сгорания (выбросам автомобилей).

Современные экологические требования к моторному топливу выражаются в регламентации определенных его параметров, в наибольшей степени отвечающих за экологические последствия их применения. Разработка таких требований является неотъемлемым элементом экологической политики практически всех развитых стран, которые раньше других столкнулись с негативными экологическими последствиями высокой автомобилизации. Установление строгих государственных стандартов на выбросы автомобиля заставило производителей автомобильной техники совершенствовать конструкцию машин и создало потребность в качественном топливе. В докладе анализируются нормы выбросов для различных классов автомобилей, требования к маркам бензина и дизельному топливу и механизмы их внедрения в США и Западной Европе.

Россия отстает от европейских стран в области экологизации автотранспорта на 8—10 лет. Основной причиной, лежащей в основе этого отставания, является слабость государства по регулированию внутренних рынков (как спроса, так и предложения). Долгое время не удалось внедрить прогрессивные экологические стандарты на автомобильную технику в силу низкой конкурентности отечественного автомобильного рынка, а это не позволило создать в стране спрос на качественное моторное топливо. В области его производства государству не удалось выравнивать доходность экспорта сырой нефти и нефтепродуктов и создать налоговые стимулы для производства топлива высокого экологического уровня. Олигополистическая структура российской нефтеперерабатывающей промышленности не способствует созданию рынка, на котором интересы потребителей нефтепродуктов удовлетворялись бы в наибольшей степени.

Интересен российский опыт институционального реформирования системы технического регулирования. Принимая закон о техническом регулировании, государство предприняло попытку привести систему стандартизации и сертификации в соответствие с новыми рыночными условиями. В развитых странах вся ответственность за качество продукции возлагается на конечного продавца. Развитый рынок более строгий судья, чем государство. Желание утвердиться на рынке и оградить себя от возможных имущественных претензий со стороны потребителей заставляет продавцов (производителей) товара добровольно сертифицировать свою продукцию на соответствие формально обязательным стандартам.

В силу неразвитости внеэкономических институтов России (судебной практики разрешения имущественных претензий) либерализация производства моторного топлива привела к падению качества моторного топлива на розничном рынке. Усиление ответственности конечного продавца за несоблюдение требований технических регламентов спо-

собствовало бы "цивилизации" российского розничного рынка моторного топлива.

Экологическое регулирование автотранспорта в развитых странах полностью укладывается в рамки представлений современной экономической науки относительно провалов рынка и ведущей роли государства в области регулирования охраны природы. Во всех развитых странах, столкнувшихся с негативными последствиями высокой автомобилизации, основными мерами государственного регулирования были меры прямого административного воздействия. Отставание России в области регулирования экологического воздействия определяется отсутствием конкуренции на автомобильных и топливных рынках и слабостью государства в навязывании правил поведения на рынке.

Появление на российском автомобильном рынке новых сильных игроков (мировых автомобильных компаний) с высокими требованиями к экологическим показателям моторного топлива в сочетании с усилиями государства по стимулированию производства подобного топлива и контролю розничного сектора дают основания надеяться на положительные изменения на российском рынке моторного топлива.

Секция 3

ПРОБЛЕМЫ ЭКОЛОГИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА. ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ НА ПРЕДПРИЯТИИ

А.Л. Бавдей, канд. экон. наук
БГЭУ (Минск)

ВОПРОСЫ УПРАВЛЕНИЯ ЗАТРАТАМИ ТЕКУЩЕЙ ПРИРОДООХРАННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Инновационный путь социально-экономического развития страны предполагает решение многих актуальных проблем, важнейшей из которых является экологическая.

Создание и совершенствование эффективных методов управления природоохранной деятельностью базируется на информации о затратах на охрану окружающей среды. Основой такой информации являются данные бухгалтерского учета. Вместе с тем учет затрат на природоохранную деятельность ведется в настоящее время внесистемно, при помощи выборок из первичных документов, статистических расчетов и