

- определения налогооблагаемой базы при исчислении налога на имущество;
- оформления машин и оборудования в качестве вклада в уставный капитал другого предприятия;
- оценки стоимости машин и оборудования при реализации инвестиционного проекта.

Оценка стоимости фирменного знака или других средств отдельного предприятия и его продукции производится:

- при их покупке другой фирмой;
- при предоставлении франшизы новым компаньонам;
- при установлении ущерба, нанесенного деловой репутации предприятия со стороны других предприятий;
- при использовании их в качестве вклада в уставный капитал;
- при определении стоимости нематериальных активов для оценки общей стоимости предприятия.

Таким образом, обоснованность и достоверность оценки во многом зависит от того, насколько правильно определена область ее использования: купля-продажа, получение кредита, страхование, налогообложение, реструктуризация и т.д. А правильная и достоверная оценка позволяет получить реальные результаты для достижения поставленных целей.

УДК 656.13: 504.06(-21)

Е. И. Сидорова, ассистент

АВТОТРАНСПОРТ КАК ФАКТОР ЭКОЛОГО- ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЙОНИРОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

The problem of ecology and economical regions is very actual for our country. Considered is the role of transport in the country's ecology and economy.

Одним из важнейших факторов эколого-экономического районирования выступает география транспорта и уровень его воздействия на окружающую природную среду. Это обусловлено тем, что Беларусь расположена на перекрестке важнейших европейских дорог. Ее столица, Минск, находится в 215 км от Вильнюса, в 470 – от Риги, в 550 – от Варшавы, в 580 – от Киева, в 750 – от Москвы, в 1060 – от Берлина, в 1300 км – от Вены. Наибольшая протяженность страны с севера на юг – 560 км, с запада на восток – 650 км. На севере и востоке

Беларусь граничит с Российской Федерацией, на юге – с Украиной, на западе – с Польшей, на северо-западе – с Литвой и Латвией. Границы проходят в основном по равнинным местностям, не имеют выраженных природных рубежей, что способствует созданию транспортных магистралей и развитию интенсивных экономических связей не только с непосредственными соседями, но и другими, более отдаленными странами Европы и Азии.

По существу, Беларусь превращается в трансъевропейскую несущую "ось". Европейская интеграция придает нашей стране новый импульс развития и предопределяет географию коммуникаций. Более 10 лет назад в Европе выделились основные трассы, которые пролегали или будут проложены через территорию Беларуси. Это, в первую очередь, главный и наиболее мощный коридор Берлин – Брест – Минск – Москва, а также Хельсинки – Санкт-Петербург – Витебск – Гомель – Киев, юго-восточная Европа – Львов – Барановичи – Минск (последняя трасса проработана лишь в 1998 г., и ее дальнейшее вероятное направление – Вильнюс) [1].

Региональные особенности развития страны актуализируют рассмотрение автотранспорта как фактора эколого-экономического районирования Республики Беларусь.

Экологические последствия функционирования транспорта выражаются, во-первых, в изъятии значительных площадей земельных угодий из традиционного пользования; во-вторых, в существенном, а вернее, в преобладающем по сравнению со стационарными источниками загрязнении окружающей среды.

Автотранспорт выбрасывает в окружающую среду с отработавшими газами около 200 различных химических веществ. Основными факторами, определяющими уровень загрязнения атмосферного воздуха, являются: состав топлива, вид двигателя и режим его работы, а также условия, в которых происходит движение автотранспорта.

Основными токсичными загрязняющими веществами являются: оксид углерода, оксиды азота, углеводороды, свинец и его соединения, бенз(а)пирен, альдегиды, сажа и др. В данном исследовании мы оцениваем выбросы по следующим веществам: оксид углерода, диоксид азота, углеводороды, бенз(а)пирен, свинец, удельный вес в отработавших газах и экологическая опасность которых наиболее высоки.

По имеющимся данным, выбросы загрязняющих веществ от автотранспорта составляют 75,7% суммарных выбросов в воздушный бассейн [1].

Кроме того, автомобильный транспорт оказывает негативное влияние и на состояние водоемов и грунтовых вод. Дождевой сток с проезжей части автодорог и мостов содержит вредные частицы из отработавших газов, в их составе тетраэтилсвинец, сернистые соединения, пыль, нефтепродукты, частицы, появляющиеся в результате износа шин и дорожных покрытий. Общая концентрация загрязняющих примесей в дождевом стоке с дорожных покрытий составляет в среднем 300 мг/л, из них нефтепродукты – до 60 мг/л, среди которых бенз(а)пирен, обладающий канцерогенными свойствами.

Современные автотранспортные предприятия являются крупными потребителями чистой воды, 80 – 85% которой идет на технологические нужды и при прямоточной системе водопотребления повторно не используется.

В результате от загрязнения водотоков нефтепродуктами образуются тонкие пленки, покрывающие значительные площади, что создает дефицит кислорода в воде. Кроме того, нефтяная пленка задерживает 35 – 40% ультрафиолетового излучения и тем самым снижает интенсивность фотосинтеза водных растений.

Не менее важна и проблема утилизации отработанных масел (особенно это касается индивидуальных автомобилей). Чаще всего они сливаются прямо на землю и в водоемы, проникают в глубь почвы, загрязняя грунтовые воды. По наблюдениям биологов, на месте масляного пятна в течение 20 лет ничего не растет. Разлитое масло нарушает поступление кислорода в почву и воду, является токсичным для растительности и животного мира, нарушает эстетику водоемов. Слив в водоем 5 л отработанного масла образует пленку площадью 5 тыс. м²; масляная пленка толщиной 1 мкм достаточна для уничтожения всех живых организмов в водоеме. В 5 л отработанного масла содержится до 20 г свинца [2].

Таким образом, вполне очевидно интенсивное и разностороннее влияние автотранспорта на функционирование экосистем.

Более подробно остановимся на оценке воздействия автомобильного транспорта в разрезе административно-территориальных районов республики.

Исследованием охвачены 117 административных районов Республики Беларусь, за исключением Брагинского района Гомельской области по причине отсутствия необходимых данных.

Для оценки регионального воздействия автотранспорта использован показатель отношения средневзвешенной интенсивности движения по административно-территориальному району к его площади.

Средняя интенсивность движения автотранспорта по республике в целом и областям представлена в табл. 1.

Таблица 1

Интенсивность движения автотранспорта

	Средняя интенсивность движения в год на 1 тыс. км ² , условных автомобилей
Брестская область	928
Витебская область	769
Гомельская область	806
Гродненская область	959
Минская область	1274
Могилёвская область	925
Республика Беларусь в целом	955

Как видим, наибольшая удельная интенсивность движения автотранспорта наблюдается в Минской области, наименьшая – в Витебской области. По остальным областям этот показатель колеблется незначительно и близок к среднему по республике.

Данные, полученные в результате расчетов, объединены по степени удельной интенсивности в следующие группы: до 500 единиц автотранспорта на 1 тыс. км²; от 501 до 1000; от 1001 до 1500; от 1501 до 2000; от 2001 до 2500; от 2501 до 3000 и свыше 3000 единиц автотранспорта на 1 тыс. км². С учетом того, что один "средневзвешенный" автомобиль за год выбрасывает с отработавшими газами 5,77 т оксида углерода, 0,85 т диоксида азота, 0,36 т углеводородов, 0,0038 т бенз(а)пирена, 0,0086 т свинца (расчёт указанных величин проведён на основе данных [3]), суммарные выбросы вредных веществ по указанным выше категориям представлены в табл. 2.

Таблица 2

Выбросы основных вредных веществ т/год на 1 тыс. км²

Интенсивность движения автотранспорта	Оксид углерода	Диоксид азота	Углеводороды	Бенз(а)-пирен	Свинец
500	2885	425	180	1,9	4,3
1000	5770	850	360	3,8	8,6
1500	8655	1275	540	5,7	12,9
2000	11540	1700	720	7,6	17,2
2500	14425	2125	900	9,5	21,5
3000	17310	2550	1080	11,4	25,8

Путем наложения данных об интенсивности движения и выбросах вредных веществ на административную карту республики мы получили наглядную схему распределения экологической нагрузки автотранспорта в региональном разрезе.

Минимальную нагрузку (до 500 единиц автотранспорта в год на 1 тыс. км²) испытывают Пружанский, Свислочский, Вилейский, Докшицкий, Поставский, Браславский, Краснопольский, Житковичский, Лельчицкий и Хойникский районы (см. рисунок).

Большинство районов по всем областям республики относятся к категориям средней интенсивности (от 500 до 1500 условных автомобилей в год на 1 тыс. км²).

В то же время отдельные районы испытывают значительную экологическую нагрузку от автотранспорта. Это связано либо с наличием на своей территории крупных промышленных городов (Минский, Брестский, Лидский, Молодечненский районы), либо с проходящими по территории районов оживленных автомобильных дорог (Жабинковский, Дзержинский, Смолевичский, Узденский, Несвижский, Толочинский, Дубровенский, Кричевский, Ельский районы).

Полученная схема имеет определенную долю условности, так как реальные выбросы вредных веществ автотранспортом концентрируются вдоль автомобильных дорог с интенсивным движением, а в данном исследовании мы относим суммарные выбросы по районам к общей их территории. Как следствие, экологическая нагрузка автотранспорта на крупные по площади районы, имеющие на своей территории дороги с интенсивным движением и развитую промышленность (Гродненский, Витебский, Пинский, Барановичский, Полоцкий, Бобруйский, Гомельский, Жлобинский, Мозырский и др. районы), занижается, а на небольшие по территории районы (Жабинковский, Берестовицкий, Ельский, Кричевский, Узденский и др. районы) – завышается.

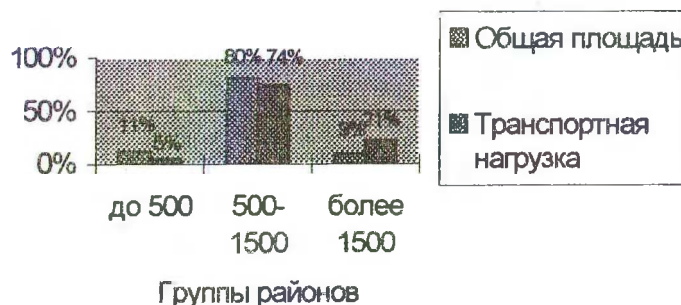


Рис. Структура площади и экологической нагрузки по группам районов

Подводя итог, можем сказать, что данная работа является одним из этапов в разработке системы эколого-экономического районирования Республики Беларусь.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кучевский Н.Г., Кочановский С.Б. Транспортный комплекс Беларуси // Белорусский экономический журнал. 1999. № 3. С. 78 –85.
2. Аксенов И.Я., Аксенов В.И. Транспорт и охрана окружающей среды. М.: Транспорт, 1986.
3. Романов В.С., Романова Т.А., Романовский Ч.А. Охрана окружающей среды Могилевской области. Мн.: Бел НИЦ "Экология", 1998.

УДК 504.062

Н. А. Смольская, доцент БГЭУ

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ МОДЕЛЕЙ СТАБИЛИЗАЦИИ И УСТОЙЧИВОГО СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

In this article are covered such problems as methodology of forming a model of social - economic development of RB; are researched the stages of the passage (transformational) period, which consist of stabilization of economy.

Неспособность классической и неоклассической теории обеспечить гармоничную и взаимосвязанную эволюцию социально-экономической и экологической систем, а также необходимость и возможность совместного их функционирования привели к появлению новой парадигмы: «экологической», или «сбалансированной экономики» («sustainable economics») [2]. Согласно последней, эволюция социально-экономической и экологической систем должна рассматриваться параллельно, во взаимозависимости и с учетом обратной связи.

Возникновение новой парадигмы человеческого развития представляет собой объективную необходимость и закономерность, осознаваемую человечеством и закреплённую рядом документов ООН, в которых декларируется глобальный переход к устойчивому развитию. Проблемы стабильного и устойчивого развития человека, общества, государства возникли не случайно, а появились как результат исторического развития, особенно в последние десятилетия. На протяжении