

мерческих организаций — 1980). Инициатива ООН «Глобальный договор» получила свое развитие и в Беларуси: около 70 белорусских компаний и организаций создали национальную сеть участников Глобального договора, тем самым подтверждая приверженность принятому в мировой практике пониманию корпоративной социальной ответственности и повышая имидж страны в мире. Среди них: ЗАО «МТБанк», РУП «Белорусский металлургический завод», ЗАО «Пинскдрев», ОАО «Савушкин продукт», СООО «Мобильные ТелеСистемы», «Гомельлифт», СООО «Торговая компания «Милавица», ИП «Инко-Фуд», ООО «Лоде», ООО «Белинтертранс» и другие компании, руководство которых подтвердило готовность использовать в деловой практике принципы этического ведения бизнеса и стать партнерами государства в решении социальных и экологических задач.

*Л.И. Панкратская, канд. с.-х. наук  
Т.А. Реутёнок, магистрант  
БГЭУ (Минск)*

## **ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К МОТОРНЫМ ТОПЛИВАМ**

Современные экологические требования к моторным топливам выражаются в регламентации их определенных параметров.

Например, в странах Европейского союза Директивами ЕС (98/70/ЕС от 13.10.1998 г., 2003/17/ЕС от 03.03.2003 г.) и европейскими стандартами (EN 228:2004 и EN 590:2004) в законодательном порядке установлены экологические требования к моторным топливам, соответствующие нормам Euro-3, Euro-4 и Euro-5:

- максимальное снижение содержания серы в производимых нефтепродуктах;
- отказ от соединений свинца при производстве автомобильных бензинов;
- снижение содержания ароматических углеводородов, в том числе бензола, в автомобильных бензинах и полициклических ароматических углеводородов в дизельных топливах;
- увеличение октанового числа в автомобильных бензинах и цетанового — в дизельных топливах.

В Республике Беларусь в целях гармонизации национальных требований с международными утвержден технический регламент ТР 2008/011/ВУ «Автомобильный бензин и дизельное топливо. Безопасность», который предусматривает поэтапное введение определенных экологических показателей с 01.01.2010 г. (см. таблицу).

Требования к моторным топливам, установленные Директивами ЕС  
и Техническим регламентом Республики Беларусь

Показатель	Euro-3, 2000 г.	Euro-4, 2005 г.	Euro-5, 2009 г.	ТР 2008/011/BY
<b>Бензины</b>				
Октановое число, не менее по моторному методу исследовательскому методу	85 95	85 95	85 95	min 81 min 91
Объемная доля бензола, %	1	1	1	max 5 (до 01.01.2011 г.) max 1
Массовая доля серы, мг/кг	150	30	10	max 150 (до 01.01.2012 г.) max 50 (до 01.01.20013 г.) max 10
Объемная доля углеводородов, % олефиновых ароматических	18 42	14 35	10 25	max 18 max 42 (с 01.01.2012 г.) max 35 (с 01.01.2013 г.)
<b>Дизельные топлива</b>				
Цетановое число, не менее	51—53	54—58	54—58	min 51
Массовая доля полициклических ароматических углеводородов, %	11	6	1—4	max 11
Массовая доля серы, мг/кг	350	50	10	max 50 (до 01.01.2011 г.) max 10,0

Анализ динамики структуры производства автомобильных бензинов и дизельных топлив в Республике Беларусь, соответствующих нормам Euro-4, показал, что начиная с 2004 г. доля бензинов увеличилась с 11,8 до 78,1 %; доля дизельных топлив составляла 93,3—98,1 % (рис. 1, 2).

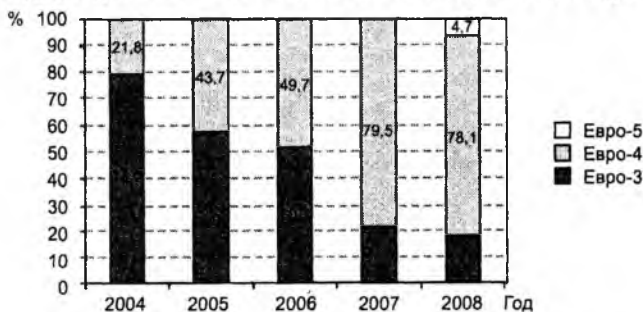


Рис. 1. Структура производства автомобильных бензинов

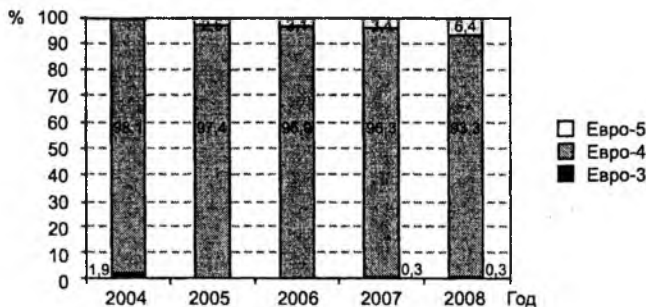


Рис. 2. Структура производства дизельного топлива

Производство бензинов и дизельных топлив, соответствующих нормам Евро-5, в настоящее время занимает 5—6 % общего объема.

Дальнейшее совершенствование производственных процессов с целью увеличения доли выпускаемых моторных топлив, соответствующего нормам Евро-5, позволит снизить экологическую нагрузку на окружающую природную среду Республики Беларусь.

*В.В. Сабадаш, канд. экон. наук, доцент  
СумГУ (Сумы, Украина)*

## АНТИЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ТЕНДЕНЦИИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ: АНАЛИЗ КОНФЛИКТНОГО ПОТЕНЦИАЛА\*

Экстенсивный характер социально-экономического развития характерен для большинства транзитивных экономик, неразрывно связан с возникновением и развитием экологических конфликтов (ЭК). Особенно ощутимым негативное влияние ЭК на состояние социальных и эколого-экономических систем и тенденции их развития является в период экономических, научно-технических и социокультурных трансформаций.

Конфликтный потенциал экологического фактора. Автором выделены следующие основные факторы ЭК: 1) экологический дефицит и экологическая деградация; 2) экономические, которые в ближайшей перспективе будут определять экологическую политику и, соответственно, могут быть катализатором ЭК: а) рост количества чрезвычайных ситуаций, экологических аварий и катастроф производствен-

\* Материал подготовлен и публикуется в рамках международного (Украина — Российская Федерация) проекта Ф28.5/006 «Формирование экономического механизма разрешения международных экологических конфликтов» при поддержке Государственного фонда фундаментальных исследований Украины.