

УДК 504.03:006.015.8 (292.471)

ПОДХОДЫ К ФОРМИРОВАНИЮ СИСТЕМЫ ЭКОЛОГО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ АР КРЫМ*Михуринская Е.А.*

В статье рассматриваются подходы к формированию системы эколого-экономической безопасности территорий на примере АР Крым. На основе результатов анализа экологического состояния региона представлены общие рекомендации по реализации стратегии стабильного социально-экономического развития АР Крым.

Ключевые слова: *регион, размещение производительных сил, эколого-экономическая безопасность, территориально-экономическая система, виды экономической деятельности, экологический баланс.*

Современными учеными [2, 4, 5] достаточно широко рассмотрены проблемы необходимости сохранения экологического баланса территорий, и, что более важно, конкретных регионов, дальнейшее развитие которых сопряжено с возможностью реализации приоритетных направлений социально-экономического развития национальной экономики в целом. К числу таких регионов, учитывая совокупный природно-ресурсный потенциал территории, а также особенности размещения производительных сил, предлагается относить и Автономную Республику Крым.

Уникальность природно-ресурсного потенциала Крымского полуострова предопределяет необходимость разработки и реализации новых подходов к регулированию хозяйственно-экономической деятельности региона, что предполагает осуществление экологического мониторинга как рекреационных, так и промышленных районов АР Крым, реформирование административно-территориального устройства полуострова, эколого-экономическое обоснование целесообразности тех или иных видов и подвидов экономической деятельности в регионе. Необходимость реализации предложенных мероприятий также имеет большое значение при усилении роли технологического детерминализма, результаты которого далеко не всегда совместимы с социальными ориентирами отдельных регионов и территориально-экономических систем.

Цель статьи состоит в рассмотрении подходов к формированию системы эколого-экономической безопасности АР Крым.

Результаты проведенных исследований социально-экономических процессов, происходящих в Крымском регионе, позволяют констатировать общность суждений ученых о необходимости реформирования структуры народно-хозяйственного комплекса Автономии, учитывая степень антропогенной нагрузки различных видов и подвидов экономической деятельности, плотность размещения техногенных объектов, уровень социальных последствий от реализации новых технологических проектов и т.д.

Следует отметить, что основу экономического обоснования целесообразности перспективного развития тех или иных видов и подвидов экономической деятельности, реализации конкретных инновационно-технологичных проектов, а также проектов, связанных с развитием инфраструктуры региона, необходимо начинать с проведения глубокого анализа природно-ресурсного потенциала региона, результаты которого позволят выделить основные группы природных ресурсов региона (их видовой и количественный состав), а также степень их совместимости с размещенными на территории полуострова промышленными, рекреационными и инфраструктурными объектами.

Современные ученые-регионалисты [4] предлагают использовать комбинированный подход к исследованию взаимосвязей имеющихся природных ресурсов территории и специфики размещения производительных сил АР Крым. По результатам такого исследования Бережная И.В. предлагает в качестве национально-приоритетных компонентов природно-ресурсного потенциала АР Крым рассматривать рекреационные и лесные ресурсы, памятники природы и природные ресурсы моря, а в качестве региональных детерминант – земельные, сельскохозяйственные, топливно-энергетические, ресурсы строительных материалов и питьевой воды. Немаловажным является и рассмотренное в данной работе противоречие, связанное с использованием несколькими видами экономической дея-

тельности одних и тех же компонентов природно-ресурсного потенциала региона, что в целом приводит к нарушению диспропорций в потреблении не возобновляемых видов ресурсов, а также к невозможности осуществления рационального природопользования, как на локальных территориях полуостров, так и в регионе в целом.

Следует отметить, что национальными и региональными институциями, а также многими учеными предлагались стратегические направления социально-экономического развития Крымского региона, состав которых был достаточно антагонистичным. Так, основными направлениями специализации Крымского региона до недавнего времени являлись: машиностроение и металлообработка, химическая и пищевая промышленности, а также производство строительных материалов. Современное развитие экономики АР Крым связывают с тремя группами мероприятий: расширением добычи нефти и газа, развитием полуострова как транзитной транспортно-коммуникационной системы, а также с созданием рекреационной инфраструктуры, позволяющей максимально эффективно использовать имеющийся туристско-рекреационный потенциал.

Согласно с программой социально-экономического развития Автономной Республики Крым на 2003 год, в основе, которой лежали главные положения обращений и посланий Президента Украины к Верховной Раде Украины: «Украина: шаг в 21 столетие. Стратегия экономического и социального развития на 2000-2004 годы», «Европейский выбор», стратегическими целями развития АР Крым являлись:

- 1) преодоление спада в промышленности и агропромышленном комплексе;
- 2) приведение структуры экономики региона в соответствие с ресурсным потенциалом АР Крым;
- 3) дальнейшее поэтапное развитие и повышение уровня жизни населения Автономной Республики Крым.

Приоритетными отраслями экономики АР Крым на 2003 год были определены: курортно-рекреационная сфера, топливно-энергетический комплекс, в промышленности: пищевая и химическая, судостроение, в агропромышленном комплексе: виноградарство, зерновое и рыбное хозяйства.

Следует заметить, что предложенные направления развития экономики недостаточно между собой совместимы, так как неоспоримым является факт оказания негативного влияния последствий разведывания месторождений нефти и газа, а также производства химической продукции на состояние экологического баланса территории, который, в свою очередь, определит соответствующий уровень качества рекреационных услуг. Следует отметить, что именно рациональное использование природно-климатических ресурсов, экологически безопасная окружающая среда, а также развитая инфраструктура позволят сформировать достаточно значимое конкурентное преимущество для Крымского региона как рекреационной территории с точки зрения потребительской и инвестиционной привлекательности.

Таким образом, проблемы эколого-экономической безопасности АР Крым определяются, главным образом, недостаточно рациональной структурой размещения производительных сил на территории региона, отсутствием действенного мониторинга окружающей среды, а также отсутствием комплексной программы стратегического развития региона, учитывающей необходимость сохранения и восстановления экологического баланса территории.

Значимым является также наличие социального аспекта проблемы организации рационального природопользования на локальных территориях полуострова, основной специализацией которых является химическая и перерабатывающая промышленности. Достаточно нелогичным было бы полное отрицание возможности существования в пределах одного социально-экономического пространства (АР Крым) таких видов экономической деятельности, как рекреационная и химическая промышленности, поскольку выбор того или иного вида и подвида экономической деятельности обусловлен, прежде всего, наличием необходимых ресурсов. Однако, развивая в рамках одного региона столь полярные виды экономической деятельности, следует формировать систему комплексной безопасности всей территории региона, реализующую организационно-технические мероприятия, направленные на формирование экологически чистого климата не отдельных промышленных зон, а территориально-экономической системы АР Крым в целом.

Характеризуя экологическое состояние АР Крым, следует отметить, что [1]:

- в 2004 году в среднем от одного предприятия Республики поступило в воздух 74,5 т. вредных веществ, что на 4,1 т. больше, чем в 2003 году;
- наиболее экологически неблагоприятными являются города Армянск и Красноперекоск: 822,7 и 483,9 т. вредных веществ соответственно;
- почти все выбросы от автомобильного транспорта поступают в атмосферный воздух в процессе сгорания бензина – 83,5 тыс.т (93,3%);
- в регионе сложилась критическая ситуация относительно сбережения и утилизации токсичных промышленных отходов (I-III классов опасности);
- на конец 2004 г. на предприятиях АР Крым накоплено 10631,3 тыс.т токсичных отходов, что на 1,0% больше, чем на начало года.
- в хранилищах предприятий промышленности накоплено около 18,2 тыс. штук ртутных ламп, которые вмещают 1,2 кг. ртути, отнесенной к чрезвычайно опасным веществам.
- лидирующее положение по количеству выбросов вредных веществ в атмосферный воздух занимает добывающая, перерабатывающая, химическая промышленности, а также отрасль производства электроэнергии, газа и воды.

Вместе с этим, на эколого-экономическую безопасность Крымского региона, существенное влияние оказывают такие факторы, как загрязнение поверхностных и подземных вод, затопление земель и населенных пунктов, накопление промышленных и бытовых отходов, активизация геологических процессов, нефункциональность системы канализационных очистительных сооружений, работающих со значительной перезагрузкой, тем самым, не обеспечивая соответственного уровня очистки стоков.

На сегодняшний день в АР Крым в активном состоянии находится приблизительно 420 оползней (32 % действующих), снижение активности которых связано, главным образом, с природными явлениями, а не с результатом действия противооползневых мероприятий. Водной эрозии поддаются в среднем 11,2% земель, а в наибольшей степени ей подвержены земли Белогорского (39%), Ленинского, Бахчисарайского, Симферопольского, Черноморского (20-30%) районов. Более 5132 га земель находятся в непригодном состоянии, а 1588 га из них требуют рекультивации.

Немаловажным также является определение степени влияния автомобильного транспорта на состояние экологического баланса Крымского региона. Следует отметить, что существует множество точек зрения на проблему развития транспортной системы региона, достаточно противоречивых и взаимоисключающих друг друга. Вместе с этим, рекреационная специализация АР Крым предопределяет необходимость учета при формировании транспортной стратегии региона специфики потребительских предпочтений рекреантов, связанных с выбором конкретных видов транспорта, что приводит к диспропорциям в развитии транспортной системы региона в целом. Так, анализируя особенности функционирования транспортной инфраструктуры региона с целью определения тенденций, влияющих на изменение объемов перевозок, нами были рассмотрены основные аспекты, определяющие потребительский выбор транспортных средств. Представленные аналитические результаты маркетингового исследования подтверждают основные причины, определяющие сложившиеся потребительские предпочтения:

- 1) широкие границы территориальной досягаемости автомобильного транспорта;
- 2) скорость и высокий уровень комфортабельности автомобильных перевозок;
- 3) ценовая доступность услуг железнодорожного транспорта и электрических видов транспорта.

Учитывая характер потребительских предпочтений, а также особенности формирования транспортной стратегии региона, следует разрабатывать механизмы регулирования транспортных потоков, выделяя, с одной стороны, наиболее приемлемые для потребителей виды транспорта, с другой, наиболее экологически безопасные для данной территории. Необходимо отметить, что наиболее востребованный потребителями вид транспорта – автомобильный. Однако, с точки зрения экологической безопасности для рекреационной территории, данный вид транспорта является наименее предпочтительным, что определяет необходимость разработки новых подходов к организации транспортных перевозок электрическими видами транспорта.

Рекреационные территории, с точки зрения загрязнения выбросами автомобильного транспорта, являются наиболее экологически неблагоприятными: Ялта (8863 т), Алушта (3041 т), Евпатория (5220 т), Судак (1798 т), Феодосия (5092 т), поскольку данные направления характеризуются высокой интен-

сивностью и объемами пассажирских перевозок, связанных с перемещением рекреантов. В настоящее время наиболее загазованными районами полуострова являются Симферополь, на долю которого приходится четвертая часть выхлопных газов автотранспорта региона, Судак, Ялта, Алушта, Евпатория и Саки.

Анализируя степень воздействия автомобильного транспорта на уровень экологической безопасности региона, необходимо также учитывать экологическую емкость, связанную с природно-ландшафтными свойствами ассимиляции, обуславливающими степень утилизации отходов и самовоспроизводство ландшафтов. Эти свойства являются производной от комплекса взаимосвязанных факторов физико-химического и биологического характера, присущих конкретному региону. Способность природных и антропогенных ландшафтов ассимилировать разного рода техногенные соединения определяет экологическую и экономическую емкость территории через потенциальную возможность воспринимать различные формы жизнедеятельности. АР Крым по способности противостоять техногенному загрязнению природных ландшафтов имеет одни из самых низких уровней в Украине – 0,29 – 0,32 [3].

ВЫВОДЫ

Рассматривая современное состояние системы эколого-экономической безопасности АР Крым, следует отметить, что основной причиной, предопределяющей существующее положение природопользования в регионе, является использование на предприятиях устаревших технологий, а также функционирование промышленных объектов с высокой энерго-ресурсо-емкостью производства. Другая причина нерационального природопользования – несовершенство территориальной структуры размещения видов экономической деятельности. Вместе с этим, достаточно острой является проблема высокой антропогенной нагрузки на рекреационные территории.

Динамика загрязнения окружающей среды автомобильным транспортом, определяет необходимость совершенствования подходов к разработке транспортной стратегии региона с целью организации эффективного функционирования транспортной системы, которая будет учитывать следующие аспекты:

- а) специфические особенности приоритетных направлений социально-экономического развития территории;
- б) экологическую безопасность используемых видов транспорта;
- в) степень территориальной концентрации производства;
- г) видовую структуру промышленной продукции, производимую на данной территории, особенности и требования к ее транспортировке;
- д) конфигурацию и особенности рельефа региона.

В целом, резюмируя представленный материал, следует отметить, что основу организации рационального природопользования на территории Крымского региона должна составлять комплексная программа, учитывающая специфику размещения производительных сил на территории полуострова, результаты анализа природно-ресурсного потенциала, характер развития трудового потенциала, особенности географического расположения региона, а также традиционность существования на его территории таких видов экономической деятельности, как рекреационно-туристическое хозяйство, перерабатывающая промышленность, рыболовство и подвиды сельскохозяйственного производства.

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Автономная Республика Крым. Статистический обзор. - Симферополь: Главное управление статистики в АР Крым, 2003. – 60 с.
2. Багров Н.В. Региональная геополитика устойчивого развития. – К.: Лыбидь, 2002. – 256 с.
3. Бадрак А. Эколого-экономическая эффективность природного воспроизводства техногенно нарушенных ландшафтов // Экономика Украины. – 2003. – № 5. – С. 71.
4. Бережна І.В. Національні пріоритети та регіональні детермінанти соціально-економічного зростання (на матеріалах АР Крим). – Львів.: ПП Арал, 2004. – 640 с.
5. Буркинский Б.В., Степанов В.Н., Харичков С.К. Природопользование: основы экономико-экологической теории. – Одесса: Автограф, 1999. – 350 с.
6. Добрынин А.И. Региональные пропорции воспроизводства. – М.: ЮНИТИ, 1997. – 347 с.