

УДК 330.15.507

ФОРМИРОВАНИЕ ЭКОЛОГО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ В СФЕРЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

© 2015 г. Э. С-Х. Магомадова*, А. Х. Мамадиев**

**Ростовский государственный строительный университет
**Грозненский государственный нефтяной технический университет
им. академика М. Д. Миллионщикова*

В статье рассмотрены основные направления системного подхода к формированию эколого-экономических основ в сфере автомобильного транспорта.

Ключевые слова: *формирование; экология; экономика; транспорт; среда.*

In the article the main directions of system approach to formation of ecological and economic bases in the sphere of the motor transportation are considered.

Key words: *formation; ecology; economy; transport; habitat.*

Одной из важнейших тенденций мирового развития в настоящее время становится процесс осознания необходимости достижения максимальной гармонии в отношениях человека и природы, экономической и экологической сфер, в том числе и в системе «автомобильный транспорт — окружающая среда». Устойчивое социально-экономическое, политическое и духовное развитие нашей страны и мировой цивилизации в целом невозможно без решения комплекса экологических проблем местного, регионального, государственного и глобального уровня, связанных с организацией взаимоотношений человека и окружающей среды на принципиально новых началах.

Для Чеченской Республики комплексное решение экологических проблем особенно актуально в силу неприемлемо высокой загрязненности окружающей среды, одним из ключевых источников которого являются выбросы автотранспорта. Для этого необходимо совершенствовать действующий хозяйственный механизм функционирования республиканского автотранспортного комплекса путем переориентирования на реализацию принципов устойчивого развития.

Понятие «устойчивое развитие», как от-

мечает Л. И. Иванкина, представляет собой синтез идеи изменений и идеи устойчивости, выражая реальные диалектические противоречия, а также тенденцию к их гармонизации. Онтологический характер данных противоречий определяется тем, что происходящие изменения имеют определенные рамки, определяемые тем, что данные изменения опасны, если они выходят за пределы устойчивости социальных и природных систем.

По мнению В. А. Коптюга и его соавторов, устойчивое развитие системы представляет собой сложное динамическое свойство класса управляемости, сочетающее в себе требования:

— попадания траектории развития объекта в течение определенного времени в целевое множество состояний;

— ее нахождения на прогнозном интервале времени в некотором множестве безопасных состояний;

— почти монотонного возрастания некоторых показателей развития на определенном временном отрезке с последующим сохранением их в заданных интервалах допустимых значений;

— асимптотической устойчивости (стабилизированности) программной траектории;

— гармонизации интересов сторон.

Необходимо отметить, что, по мнению ряда специалистов, термин «устойчивое развитие» не передает адекватным образом смысл исходного английского термина, означающего «развитие, не подрывающее собственные предпосылки и условия» или, например, «развитие, которое может поддерживаться неопределенно долго». Следует отметить, что в русском языке фактически нет для него точного семантического эквивалента, его можно перевести как «самоподдерживающееся», «равновесное», «непрерывное», «сбалансированное», «приемлемое» развитие.

Процесс устойчивого развития можно представить, как последовательность циклов эволюционного изменения состояний системы со скачкообразным переходом состояний в конце цикла на новый качественный уровень. Таким образом, устойчивое развитие предполагает положительное изменение качеств системы. В этой связи механизм управления региональным автотранспортным комплексом должен обладать такими инструментами, с помощью которых данный комплекс видоизменяется в условиях трансформации внешней и внутренней среды, обеспечивая свое эффективное развитие, реализацию социальной функции и сохранение природной среды.

Необходимо отметить, что, хотя понятие устойчивого развития возникло под определяющим влиянием поиска решений проблем экологического характера, обеспечение стабильного социально-экономического развития региона сохраняет свое первостепенную значимость. В частности, как отмечает А. Ф. Никольский, «проблемы воспроизводства экологических условий — это всего лишь часть более общих проблем социально-экономического развития».

При этом, по мнению ряда исследователей, приоритетность регионального уровня для реализации основных положений концепции устойчивого развития обуславливается следующими обстоятельствами:

— регионы являются наиболее управляемой структурой, занимающей равноудаленное положение в управленческом пространстве страны;

— регионам присущ характер наиболее

устойчивых территориальных образований, которым присущи обособленные социумы, характеризующиеся определенными национально-этническими признаками;

— сопоставимые по своим параметрам с большинством стран мира, регионы предстают наиболее оптимальной структурой для позиционирования на внешнеэкономическом пространстве;

— на региональном уровне накоплен значительный опыт совмещения практики стимулирования рыночных преобразований с политикой регулирования социально-экономических процессов.

В рамках данного подхода устойчивое развитие регионального автотранспортного комплекса предполагает достижение установленных экономических, экологических и социальных целевых ориентиров.

Социальная устойчивость определяется как стабильность развития социальной структуры через решение проблем социальной сферы, а также возможность каждого человека реализовать в рамках экономической системы свои гражданские права. Необходимо учитывать, что, благодаря инерционности социальных систем, обусловленной наличием сознательной деятельности и социальной памяти, любое кризисное состояние в общественной сфере не является абсолютно неустойчивым. При этом целевая функция социальных систем заключается в следовании определенному направлению развития, приводящему к динамически устойчивому состоянию системы.

Основными принципами обеспечения социальной устойчивости являются:

— доступность и гарантированность общественных благ;

— партнерство бизнеса и государства в решении социальных задач;

— ориентация на достижение социальных стандартов уровня жизни высокоразвитых стран;

— социализация экономического развития, согласованная с ресурсными возможностями ее обеспечения;

— социальное измерение экономического развития;

— ориентация экономики на инновационное развитие.

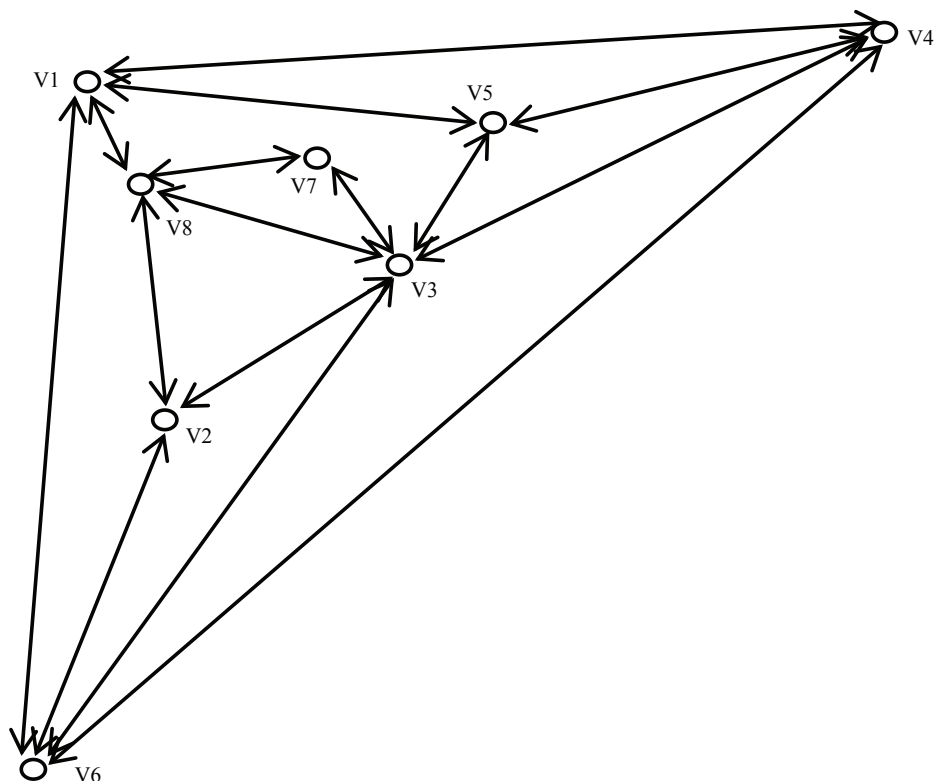


Рис. 1. Механизм взаимосвязей между элементами региональной автотранспортной системы

Наконец, под экологической устойчивостью подразумевается способность рационально использовать природные ресурсы, применять ресурсосберегающие и энергосберегающие технологии, снижать негативное воздействие на окружающую среду. С точки зрения экологической устойчивости к организации экономической деятельности предъявляются следующие требования:

1) приоритет получают высокотехнологичные обрабатывающие и инфраструктурные отрасли с минимальным воздействием на окружающую среду;

2) существенное значение приобретают экологические условия жизни населения и их обеспечение;

3) снижается загрязнение окружающей среды;

4) уменьшается удельный вес сырьевой составляющей в экономике;

5) радикально повышается эффективность использования природных ресурсов, что отражается в снижении показателей природоёмкости.

Таким образом, в рамках концепции экологически устойчивого развития автотранс-

портная система региона рассматривается как постоянно трансформирующаяся социо-эколого-экономическая система, подверженная разностороннему влиянию факторов внешней среды.

В рамках территориального эколого-экономического развития происходят сложные процессы взаимодействия населения, природной среды и хозяйства, которые определяют функционирование данной системы. Транспортная инфраструктура, в свою очередь, обуславливает пространственную организацию эколого-экономических систем, выполняя следующие функции:

— является индикатором территориальных особенностей и важнейшим компонентом социально-экономического качества территории;

— выступает как распределитель и регулятор связей и, вследствие этого, как ограничитель операционного пространства территории;

— является источником территориальных инверсий и важнейшим формообразователем для антропогенных территориальных структур;



Рис. 2. Механизмы обеспечения устойчивого развития региональной автотранспортной системы

— способствует целостности системы, которая обусловлена близостью взаимодействующих компонентов.

При этом механизм взаимосвязей между элементами региональной автотранспортной системы можно представить следующим образом (рис. 1).

В качестве ключевых элементов региональной автотранспортной системы выступают: V1 — региональное дорожное хозяйство; V2 — региональная ГИБДД; V3 — парк автотранспортных средств региона; V4 — автотранспортная инфраструктура региона; V5 — региональные органы управления; V6 — участники дорожного движения; V7 — инженерно-техническое обеспечение; V8 — окружающая среда.

При этом процесс указанного взаимодействия ключевых участников региональной автотранспортной системы в целях обеспечения ее устойчивого развития должен базироваться на задействовании комплекса механизмов, отмеченных на рис. 2.

Устойчивая транспортная система в соответствии с определением, данным Советом министров транспорта ЕС, может быть определена как система, которая:

1. Обеспечивает доступность и удовлетворение потребностей отдельных лиц, компаний и общества надежным передвижением, не нанося вреда здоровью человека и экосистемы, и способствует установлению принципа справедливости как внутри социальных групп и поколений, так и между ними.

2. Является доступным по средствам, работает четко и эффективно, предлагает виды транспорта на выбор, поддерживает конку-

рентоспособность экономики, а также сбалансированность регионального развития.

3. Минимизирует выбросы и отходы на уровне возможности природы поглощать их, использует возобновляемые ресурсы на уровне или ниже темпа их восстановления, использует невозобновляемые ресурсы на уровне или ниже темпов развития возобновляемых заменителей, сводит к минимуму воздействие на территорию, заботится о снижении шума.

Такой подход позволяет выявить детерминанты устойчивого регионального развития, подверженные влиянию автомобильного транспорта и установить индикаторы, позволяющие устранить (свести к минимуму) негативное влияние автотранспортных средств на них, а также сформулировать задачи и стратегию устойчивого развития транспортной системы.

Литература

1. Мантатов В. В. Теория устойчивого развития: онтология и методология. — Улан-Удэ: Восточно-Сибирский ун-т технологий и управления, 2009. — С. 81.

2. Кондратьев А. Е. Роль экологически чистого транспорта в поддержке устойчивого развития городов. // Теория и практика общественного развития. — 2012. — №4. — С. 343.

3. Тумхаджиев А. Б., Хасуева А. Ш. Развитие транспортной инфраструктуры с учетом социально-экономического развития Чеченской Республики. // Terra Economicus. — 2012. — №1, ч. 1.

Поступила в редакцию

8 мая 2015 г.



Элиза Саид-Хасановна Магомадова — аспирант кафедры экономики природопользования и кадастра Ростовского государственного строительного университета.

Elisa Said-Hasanovna Magomadova — postgraduate student at the Economy for the Environmental Management and Cadastre department of the Rostov State University of Civil Engineering.

344022, г. Ростов-на-Дону, ул. Социалистическая, 162
162 Sotsialisticheskaya st., 344022, Rostov-on-Don, Russia
Тел.: +7 863 295 03 32; e-mail: kafkadastra@yandex.ru



Алик Хожухметович Мамадиев — кандидат экономических наук, доцент Грозненского государственного нефтяного технического университета им. академика М. Д. Миллионщикова.

Alik Hozhakhmetovich Mamadiyev — Ph.D., Candidate of Economics, docent of the Grozny State Oil Technical University of the academician M. D. Millionshchikov name.

364051, Чеченская Респ., г. Грозный, пл. Орджоникидзе, 100
100 Ordzhonikidze sq., 364051, Grozny, Chechen Rep., Russia
Тел.: +7 8712 22 21 70; e-mail: umoggni@yandex.ru