

«Сейфуллин оқулары – 12: Ғылым жолындағы жастар-болашақтың инновациялық әлеуеті» атты Республикалық ғылыми-теориялық конференция материалдары = Материалы Республиканской научно-теоретической конференции «Сейфуллинские чтения-12: Молодежь в науке - инновационный потенциал будущего" . – 2016. – Т.1, ч.3 – С.17-18

ОПРЕДЕЛЕНИЕ УЩЕРБА ПРИ ОТВОДАХ ЗЕМЕЛЬ ДЛЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ЦЕЛЕЙ

Смагулова А.Б, Озеранская Н.Л.

Изъятие земель под автодороги и их строительство вызывает полное изменение функций исходной экосистемы и приводит к образованию техногенных дорожных ландшафтов, в которых нарушены геолого-геоморфологические, водно-физические и биологические факторы формирования природного комплекса. Техногенные ландшафты оказывают дестабилизирующее влияние на граничащие с ними природно-территориальные комплексы, и особенно уязвимы при этом зоны соприкосновения экосистем с различными видами землепользования. Поскольку автодороги в освоенных регионах на большей части своей протяженности проходят по землям сельскохозяйственных предприятий, то агроландшафты, соприкасаясь с дорожными ландшафтами, испытывают двойную нагрузку: от целевого воздействия и от влияния техногенеза [1].

Проблема рационального использования и охраны земельных ресурсов является и в охране окружающей среды, и при использовании земель одной из актуальнейших, так как связана с производством продуктов питания человека с использованием одного из ценнейших даров природы – почвы, ее плодородия. Современный этап развития общественного производства характеризуется усилением антропогенной нагрузки на земельные ресурсы. Это выражается в больших масштабах изъятия земель для несельскохозяйственных нужд, загрязнение атмосферы, воды и почвы отходами производства, нарушения использования сельскохозяйственных угодий, что приводит к сокращению площадей продуктивных земель и другим эколого-экономическим последствиям.

Эксперты в области здравоохранения для окружающей среды и предупреждают, что взрыв в количестве моторизованных транспортных средств на дорогах угрожает здоровью и экономической безопасности населения. Рост числа транспортных средств и цены на топливо имеют последствия как для экономики в мире и ее энергетической безопасности. Транспортные средства являются вторым по величине потребителем в мире. При строительстве несельскохозяйственных объектов земли могут изыматься в постоянное и временное пользование. Земли, изымаемые в постоянное пользование, предоставляются бессрочно т. е. на неограниченный период времени. Земли, во временное пользование предоставляются на период строительства объекта[2].

В соответствии с Земельным Кодексом РК при изъятии сельскохозяйственных угодий для несельскохозяйственных нужд возмещаются потери сельскохозяйственного производства. Потери сельскохозяйственного производства подлежат возмещению в целях сохранения уровня сельскохозяйственного производства путем восстановления площадей сельскохозяйственного производства и их качества. Размеры потерь определяются исходя из нормативов, которые обеспечивают на осваиваемых землях производство сельскохозяйственной продукции в объеме, не менее получаемого на изымаемых землях [3].

Для предотвращения необоснованного изъятия земель и защиты их от вредных антропогенных воздействий требуется разработать механизм экономического стимулирования, основой которого является установление видов и размеров ущерба, причиняемого изъятием земель в связи с развитием общественного производства и транспорта.

Ущерб, возникающий в процессе строительных работ при сооружении трассы, кроме затрат на восстановление нарушенного плодородного слоя, должен включать потери отрасли из-за уменьшения площади сельскохозяйственных угодий после рекультивации их для несельскохозяйственного использования и убытки сельскохозяйственных предприятий из-за недобора продукции при снижении урожайности рекультивированных земель. Кроме того, в состав ущерба должны входить убытки, появляющиеся в связи с понижением продуктивности угодий при изменении гидрологического режима ландшафта в результате строительства автодороги [4].

Ущерб, причиняемый загрязнением и запылением сельскохозяйственных ландшафтов при функционировании автотранспорта, должен обязательно учитываться в процессе разработки проектов отвода под автодороги, т. к. экологические последствия возникающих при этом негативных явлений трудноустраняемы. Его величина может определяться потерями сельскохозяйственной продукции при снижении производительной способности земельных угодий, потерями доходов землевладельцев из-за ухудшения качества продукции и потерями земельных ресурсов.

При изучении закономерностей развития функционирования автомобильных дорог необходимо исходить из того, что любая цель в конечном счете социальная – создание наиболее благоприятных условий для жизни людей. Для общества ущерб по экономическому или экологическому направлениям одинаково нежелателен: нельзя получать экономический выигрыш за счет нанесения ущерба окружающей среде. Поэтому при проведении отвода земель для автотранспортных целей должны учитываться в равной мере экономические и экологические проблемы.

К задачам, которые необходимо решить при определении ущерба, вызываемого развитием автотранспортных инфраструктур, относится выявление факторов негативного воздействия автотранспорта на земельные ресурсы и установление возникающие при этом негативных

последствий, установление виды и размеры эколого-экономического ущерба при строительстве и функционировании автомобильных дорог [5].

Результаты исследований создают необходимую методическую и нормативную основу для установления платежей, компенсирующих потери сельскохозяйственной отрасли и убытки землевладельцев и землепользователей в зонах негативного влияния автотранспорта.

Список литературы

1 Озеранская Н.Л. Эколого-экономическая оценка негативных последствий изъятия земель под автомобильные дороги // Автореферат дис. на соиск. уч. ст. канд. эк. н.- Целиноград, 1991

2 India struggles to control rising vehicle use, pollution/Environment/Ecology/Thomson Reuters Foundation [<http://sustainability.thomsonreuters.com/2013/12/20/india-struggles-control-rising-vehicle-use-pollution/>]

3 Земельный кодекс Республики Казахстан. – Алматы, 2003.

4 Землеустроительное проектирование/ Уч. под редакцией М.А. Гендельмана. - Алматы, 1999.

5 Озеранская Н.Л. Влияние строительства и функционирования, автомобильных дорог на сельское хозяйство // Вестник сельскохозяйственной науки Казахстана.- 1989.- №11.