

### **Программа 7.12.3. Структурно-функциональная организация ландшафтов и научные основы рационального природопользования в условиях роста техногенных воздействий (координаторы член-корр. РАН А. К. Тулохонов, член-корр. РАН А. Н. Антипов)**

В Байкальском институте природопользования исследованы пространственные закономерности изменений ландшафтов на ключевых участках трансграничных и приграничных территорий Бурятии и Монголии. Выявлены участки с различным характером проявления процессов опустынивания: активного протекания, стабильного состояния и затухания, обусловленного восстановлением естественной растительности (рис. 54). Оценка влияния пастбищной нагрузки на ковыльные степи Монголии показала, что их растительные сообщества находятся в различной стадии дигрессии.

Учеными этого же Института для изучения форм хозяйств в аграрном природопользовании предложен термин «социально-экономический уклад», под которым понимается система производственных отношений, имеющая определенную структуру производительных сил, механизм реализации организационно-трудовых отношений, обусловленный традициями хозяйствования, этническими и культурными особенностями развития. Анализ производственной деятельности выявил зависимость между следующими показателями: положение хозяйств населения по отношению к крупному административному центру и участие граждан в землепользовании; положение

сельскохозяйственных предприятий по отношению к крупному административному центру, динамика численности предприятий и использование пахотных угодий.

Учеными Института географии им. В. Б. Сочавы впервые в научной литературе обосновано и использовано представление о континентально-океанической дихотомии как о фундаментальном раздвоении целостного мирового хозяйства на два противоположных и одновременно взаимодополняющих типа экономик — континентальный и океанический (приморский). В зависимости от макрорасположения относительно моря они резко различаются организацией и эффективностью хозяйства, спецификой взаимодействия с внешним миром и путями развития (рис. 55). Раскрыт механизм постоянного перераспределения массы прибавочного продукта от континентальных стран к океаническим, действующий в процессе международного разделения труда и основанный на принципиальных различиях в эффективности сухопутных и морских перевозок и соответственно — в размерах транспортных издержек. Выявлена основная закономерность структурирования мирового хозяйства в системе континентально-океанической поляризации, выражающаяся в доминиро-

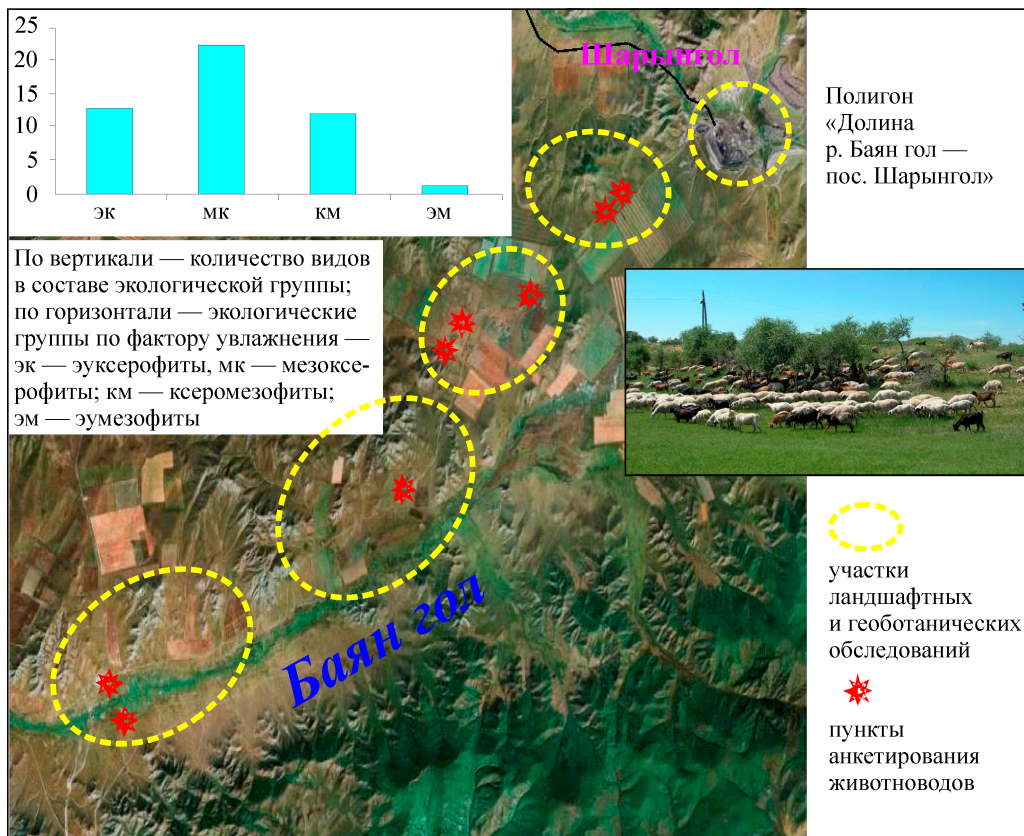


Рис. 54. Схема ландшафтных, геоботанических и социологических обследований (Селенгинский аймак).

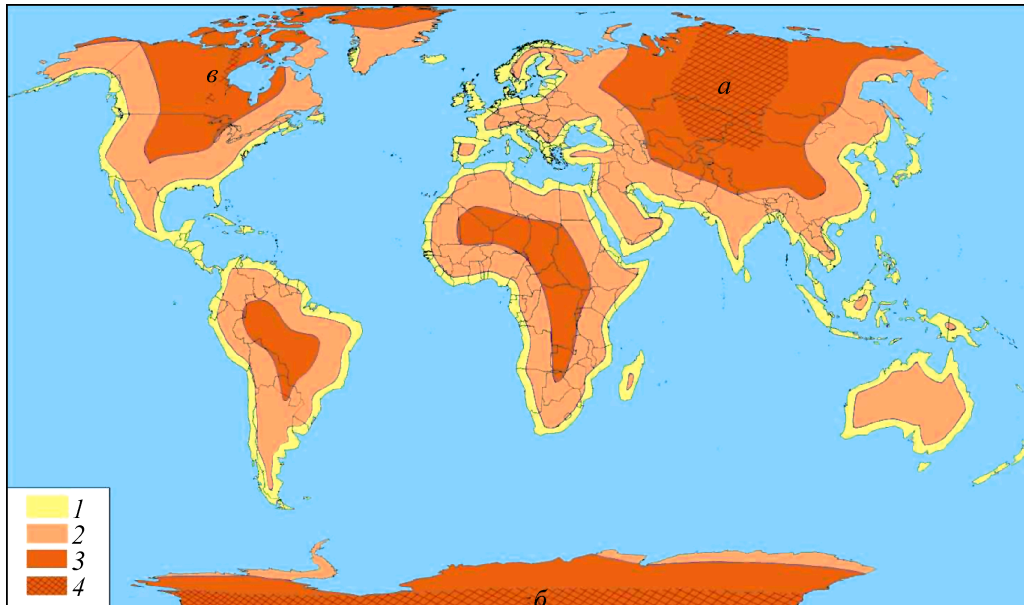


Рис. 55. Транспортно-географическая удаленность территорий континентов и островов Земли от океанов, морей и морских портов с круглогодичной навигацией.

Зоны транспортно-географической удаленности (расстояние от океанов, морей и морских портов, км): 1 — приморские (0—200); 2 — континентальные (200—1000); 3 — ультраконтинентальные (свыше 1000); 4 — ядра ультраконтинентальных зон (расстояние от океанов, морей и морских портов свыше 2000 км): а — Евразийское; б — Антарктическое; в — Североамериканское.

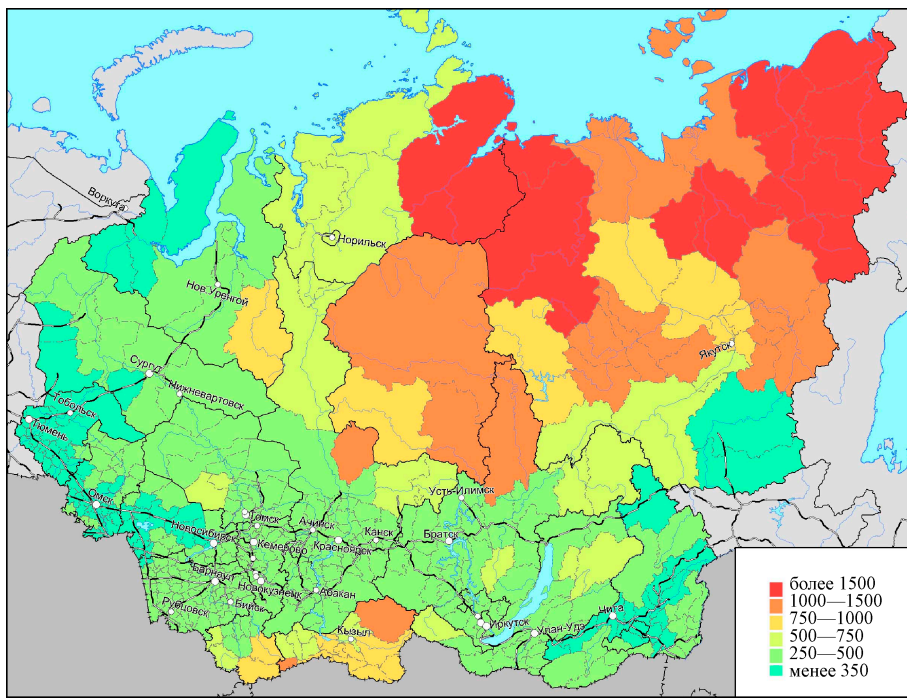


Рис. 56. Транспортно-географическое положение микрорегионов Сибири в 1998 г. (транспортные издержки на грузовые перевозки, руб./т).

вании в нем океанических стран и приморских зон. Уточнены причины повышения транспортных издержек в России на постсоветском этапе и впервые дана количественная оценка влияния феномена внутриконтинентального макроположения сибирских регионов на эф-

фективность их экономики (рис. 56). Для преодоления негативных последствий континентальности, которая рассматривается как одна из коренных и «вечных» проблем национального хозяйства России (и особенно Сибири), предложен комплекс стратегических мер эко-

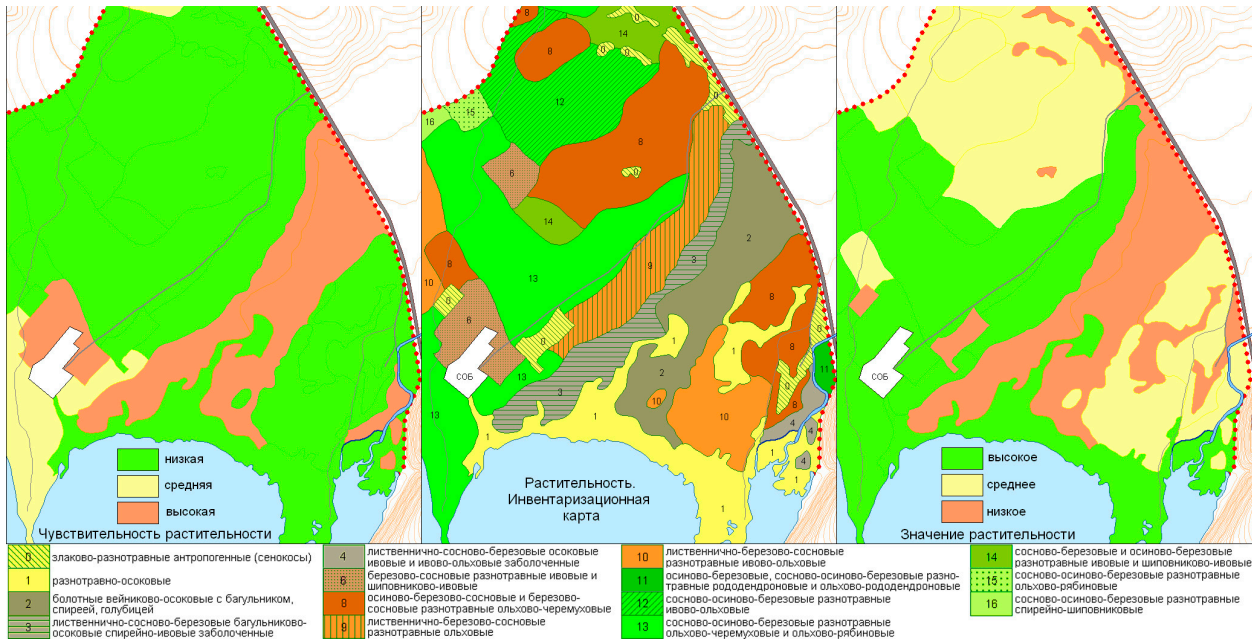


Рис. 57. Пример территориальной оценки значения и чувствительности одного из компонентов окружающей среды.

номического, экономико-географического и организационно-управленческого характера.

В этом же Институте завершено создание научных и методических основ оценки воздействия на окружающую среду и экологической экспертизы, гармонизированных с международным и российским экологическим правом и учитывающих многолетний опыт реализации

указанных процедур в России и в Европейском Союзе (рис. 57). Апробация разработки проведена в ходе экологического сопровождения проектирования нефтепровода «ВСТО» и мониторинга воздействия на окружающую среду на стадии строительства на участке Тайшет—Алдан, завершенных Институтом географии в 2008 г.