

совершенствуют свои умения и навыки в овладении не только собственно иностранным языком как таковым, но и системой сопутствующих языковому общению жестов, мимики и так далее, принятых в социуме данного языка, не оставаясь всего лишь зрителями предложенного им для просмотра и обсуждения фильма. Учебный видеофильм повышает интерес к изучению иностранных языков не просто как обычный предмет программы, а как новое для них средства общения.

Особый интерес для студентов представляет просмотр классических художественных американских и британских видеофильмов, которые могут служить материалом для привития навыков правильного общения с носителями языка. Студенты погружаются в атмосферу происходящего на экране, и иностранные слова становятся понятными исходя из контекста, и откладываются в голове обучаемых, привязанными к определенному речевому и ситуативному контексту. Опора на субтитры положительно влияет на формирование навыков общения, так как задействуются сразу два рецептора восприятия информации. Но при просмотре таких видеофильмов важна опережающая подготовка к восприятию нового лексического и грамматического материала и его закрепление в виде карточек с упражнениями или другого раздаточного материала, разработанного преподавателем для просмотра.

Цель работы над фильмом - организация учебной речевой практики студентов, смысл которой - довести до автоматизма их умения и навыки правильно ориентироваться при выборе требуемой по смыслу формы английского предложения или его части, а также лексики, сделать этот выбор осознанным. В видеофильме лексика реальнее и шире, так как ситуативно обусловлена, что приводит к расширению вокабуляра. Учебный материал осваивается и закрепляется и на базе текстового материала учебника, ряда упражнений, разработанных для усвоения услышанного.

Интерес к фильму создает мотивацию изучения иностранного языка, что подтверждается очевидным стремлением обучаемых стать активными участниками реальных жизненных ситуаций. Обучению учащихся полноценному общению в реальных ситуациях предшествуют два подготовительных этапа:

1. Выполнение различных грамматических и лексико-грамматических упражнений коммуникативной направленности (преподаватель готовит наглядный материал на карточках);
2. Моделирование условно-речевых ситуаций (раздаточный материал на карточках с описанием коммуникативных заданий).

В наши дни особенно важно знать иностранные языки. Изучение иностранных языков - нелегкое дело. Это длительный и сложный процесс, который требует много времени и усилий. При использовании описанных методических приемов обучения иностранному языку происходит интенсификация усвоения материала и привитие речевых навыков в указанных видах языковой деятельности. Подкрепление учебного материала двумя видами контекстов - лингвистическим и ситуативным, повышает способность обучаемых дифференцировать семантически сходные лингвистические единицы и употреблять их в полном соответствии с закономерностями сочетаемости лингвистических единиц данного языка в релевантном ситуативном контексте. Два указанных выше фактора обеспечивают не только расширение вокабуляра, но и его семантическую систематизацию, что положительно сказывается на речевой компетенции обучаемых.

Естественная реакция на принципиально изменившуюся социальную ситуацию - усовершенствование методик обучения иностранным языкам, применение новых средств обучения. Возникла потребность не только в обновлении содержания образования, но и появление учебных пособий нового типа, работа с которыми предполагает использование по возможности современных обучающих технологий, учитывающих возросшую роль информации и влияния масс-медиа на личность обучаемых.

Источники и литература

1. Бухбиндер В. А., Китайгородская Г. А. Методика интенсивного обучения иностранным языкам. – К.: Высшая школа, 1988. – 343 с.
2. Горбунов Ю. И. Интернет для изучающих английский и другие иностранные языки. – Изд. Таврического Национального Университета им. В. И. Вернадского. – С. 2001.
3. Бухаркина М. Ю. Технология разноуровневого обучения. // Изд. Московского городского педагогического университета. Иностранные языки в школе. – 2003. – №3. – С.48-53
4. Верисокин Ю. И. Видеофильм как средство повышения мотивации школьников при обучении иностранному языку. // Изд. Московского городского педагогического университета. Иностранные языки в школе. – 2003. – №5. – С.31–35

Потеева М.А.

РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В УСТОЙЧИВОМ РАЗВИТИИ ЭКОНОМИКИ КРЫМА

Цель и задачи статьи заключаются в выявлении взаимосвязи транспортной системы Крыма и возможностей выхода региональной экономики на ноосферный путь устойчивого развития, обеспечивающий стабильность экономического, социального и экологического прогресса.

Научных публикаций по проблеме использования транспортного ресурса вообще и отдельных видов транспорта, в частности, в целях обеспечения устойчивого и эффективного развития региональной экономики чрезвычайно мало. Наиболее известные среди отечественных и зарубежных исследователей проблемы повышения эффективности морских портов являются Лесник А., Манучаров А., Дергаусов М., Степанов О., Кифак А., Чекаловец В., Пустовит О. [1,2,3,4,5,6,7].

Однако в указанных научных трудах преобладает внутрипроизводственный, отраслевой подход. Требуется комплексный подход, увязывающий проблемы эффективности транспортного звена с социально-экономической эффективностью отдельного региона в целом.

При выборе путей гармонизации социально-экономического развития человечества в целом, а также стран и их отдельных регионов наиболее воспринятой оказалась концепция “устойчивого развития” с приставкой “по ноосферному пути”.

В наиболее полном виде это концепция обоснована и изложена в решениях Конференции ООН в Рио-де-Жанейро 1992г. Принятая на ней декларация содержит 27 рекомендательных принципов, среди которых:

- признание приоритета социальных целей, предполагающих право всех людей на здоровую и плодотворную жизнь в гармонии с природой;
- признание неразрывности процесса развития общества и охраны окружающей природной среды;
- учёт интересов будущих поколений, с тем чтобы в равной степени обеспечить удовлетворение возрастающих потребностей как нынешнего, так и будущих поколений;
- обеспечение социальной справедливости для граждан всех регионов внутри страны, между странами и в мире в целом путём преодоления разрыва в качестве жизни народов разных континентов мира.

Среда обитания человечества, которая управляется разумом, получила название ноосфера. О её судьбе, как она сложится и какое получит направление развития, много писал В.И.Вернадский. Великий учёный предвидел качественно новый этап развития человечества. Он считал, что придёт время, когда именно человек станет основным и решающим фактором эволюции биосферы. “Для нас важен факт, что идеалы нашей демократии идут в унисон со стихийным геологическим процессом, с законами природы, отвечают ноосфере” [8, с.510]. Ноосферный путь развития – это путь создания единого экологического пространства и мышления. Совокупность технологически и экономически взаимосвязанных производств региона, использующих его ресурсы и инфраструктуру, управляемых по законам ноосферы представляет ноосферный производственно-транспортный комплекс региона (НПТКР).

Впервые идея создания подобного комплекса высказана российскими учёными П.Драчёвым и В.Кноль [9, с.27]. Они определили НПТК как “совокупность технологически и экономически взаимосвязанных, с учётом ноосферы, производств, подчинённых разным ведомствам (владельцам), сосредоточенных в регионе и использующих его ресурсы и единую инфраструктуру”. В создании НПТК они видели одну из задач перехода на ноосферное развитие.

Главное условие эффективного функционирования НПТКР – это согласованное развитие производственных отраслей, материально-технического снабжения, транспорта, связи, сферы обслуживания с учётом ноосферного развития. Управление НПТКР должно базироваться на рациональном сочетании отраслевого, территориального и программно-целевого подходов. Выбор модели НПТКР должен определяться исходя из интересов страны, региона, инвесторов, всех субъектов – участников НПТКР нынешнего и будущих поколений.

В экономической теории развития регионального хозяйственного комплекса решались две главные проблемы: размещения производительных сил и темпов экономического роста. Обе указанные задачи самым непосредственным образом связаны с состоянием и динамикой развития транспортной сети. Воздействие транспорта на результативность хозяйственного комплекса региона определяется функциональными особенностями транспортной сферы. Они заключаются в следующих функциях:

Первая функция транспорта - внутрипроизводственная, инфраструктурная. Как кровеносная система экономического организма, транспорт доставляет до всех его звеньев материальные ресурсы от мест производства к местам их производственного потребления. Огромные массы сырьевых и топливно-энергетических грузов перевозятся всеми видами транспорта. От масштабности грузовых перевозок, скоростей доставки и затратности транспортирования зависят ритмичность, динамика роста объёмов производства и эффективность любой продукции в любом виде материального производства.

Рассмотрим пример зависимости производственных или товарных запасов любого производственного или торгового предприятия. Расчётная и реальная величина оборотных фондов предприятия определяется: а) суточной производственной мощностью и потребностями предприятия; б) интервалом и размерами транспортных поставок необходимых ресурсов; в) производственными возможностями поставщика материальных ресурсов. В тех случаях, когда в указанной технологической цепи транспорт относится к сдерживающему звену, растут производственные запасы, омертвляются значительные финансовые ресурсы предприятия, возрастают непроизводственные расходы на содержание, охрану, порчу сохраняемых запасов сырья, материалов, топлива, запасных частей и т.п.

Во-вторых, транспорт доставляет к рабочим местам и возвращает к местам проживания рабочую силу. Слаженная работа пассажирского транспорта не только своевременно обеспечивает рабочей силой производственные предприятия, но и создает рабочий настрой, подготовку этой рабочей силы к производительному труду. Плохая работа пассажирского транспорта, некачественное обслуживание пассажиров, снижают производительность труда работника с самого начала рабочего дня.

В-третьих, транспорт призван доставлять готовую продукцию от мест производства к местам её реализации. Реализационная функция. Транспорт опосредует производство и обмен готовой продукцией, то есть, является связующим звеном двух сфер общественного воспроизводства: производства и обмена. От скорости доставки грузов транспортом зависит весь цикл общественного воспроизводства, его динамика и эффективность. Чем быстрее доставляются и оборачиваются материальные ресурсы, тем меньше капиталоемкость и затратность производственного процесса и процесса реализации.

Примем во внимание, что многие виды товарной продукции имеют ограниченные сроки сохранности. Из этого следует, что время доставки грузов, условия их транспортирования влияют на качество перевозимой продукции. Например, высокий урожай фруктов, винограда или богатый улов рыбы могут быть сведены к низким конечным результатам как для товаропроизводителей, так и для потребителей, если транспорт не сможет обеспечить своевременную и качественную доставку продукции.

Покинем сферы производства и обмена. Приоткроем следующую сферу общественного воспроизводства – сферу потребления, и отметим влияние транспорта на потребительские процессы. Это влияние не менее значимо для всего общества и отдельных регионов. Так, четвертой функцией транспорта является потребительская. Она раскрывается в том, что потребление готового продукта возможно лишь в том случае, когда продукция доставлена транспортно потребителю в нужное место и в заданное время. Кроме того, потребляется сама транспортная услуга. Отмечено, что транспортной продукцией выступает услуга по доставке продукции или пассажира. На транспорте перевозка является процессом производства транспортной услуги и одновременно процессом её потребления. Качество конкретной перевозки груза или пассажира неповторимо и невозобновимо. Отсюда мера удовлетворения потребности пассажира, то есть полезность данной транспортной услуги, остаётся величиной постоянной. Совершенную транспортную услугу невозможно переделать, улучшить или удешевить. Всего этого можно добиться, но уже с другой транспортной услугой. В этом специфика потребления транспортной продукции.

В качестве пятой функции транспортной сети можно назвать функцию размещения производительных сил и населения страны. Исторически расселение людей определялось транспортными артериями. Люди поселялись прежде всего по берегам рек, по побережью морей. И ныне строительство городов, посёлков определяется близостью автомобильных или железных дорог, водных путей сообщения. Экономичность новых проектов строительства предприятий зависит от протяжённости дорог и затратности транспортных ресурсов.

Шестая функция транспортной системы – это оборонная функция. Безопасность любого государства определяется не только мощностью его вооружённых сил, но и пропускной способностью, мобильностью его транспортных коммуникаций. В случаях каких-либо военных, природных, техногенных или социальных чрезвычайных обстоятельств, катастроф жизни сотен тысяч людей зависят от состояния и возможностей транспортных средств. Без преувеличения можно отнести транспорт к первейшему средству обеспечения любого вида безопасности страны: военной, экономической, экологической или социально-политической.

В-седьмых, транспорт выполняет регулирующую, антикризисную функцию. Транспорт является одним из капиталоемких и трудоёмких сфер деятельности. В период кризисного “перегрева” рыночной экономики государство осуществляет наиболее крупные капиталовложения в строительство дорог, аэропортов, морских портов и других транспортных коммуникаций. После периода кризисного спада в экономике оживление начинается также за счёт развития транспортных средств и транспортных предприятий. В ряде развитых стран автомобилестроение выполняет роль пионерной, приоритетной отрасли, которая как локомотив “вытягивает” всю экономику из кризисного состояния.

Восьмой функцией транспортной системы можно назвать внешнеэкономическую деятельность транспортных коммуникаций. Транспорт обслуживает внешнеторговые грузовые потоки, участвует в международных туристских перевозках. Транзитные международные перевозки во многих государствах являются весомой статьёй доходов платёжного баланса, важным средством привлечения иностранных инвестиций в национальную экономику.

Исключительно высокое значение имеет транспорт во внешнеэкономических отношениях государства, которые в современном мире развиваются чрезвычайно интенсивно. Во многих странах внешняя торговля по темпам роста обгоняет темпы увеличения валового внутреннего продукта. Например, в Украине соотношения темпов роста ВВП и объёмов внешней торговли за 2000-2003 годы соответственно отставало почти в два раза и составило (Табл.1):

Таблица 1. Соотношение темпов ВВП и объёмов роста внешней торговли в Украине. [10, с.13,76]

	2000г.	2001г.	2002г.	2003г.
1)Реальный ВВП, в % к предыдущему году	105,9	109,2	105,2	109,3
2)Темпы роста объёма внешней торговли, в %	117,8	110,7	109,4	128,7

Отмеченная тенденция характеризует страну как государство, имеющее открытую экономическую систему. Возрастающую роль во внешнеторговых отношениях играет морской транспорт и, в частности, морские порты.

Украина имеет достаточно развитое портовое хозяйство, оснащённое мощной портовой механизацией. В стране 18 морских торговых портов, 3 мощных морских рыбных порта, несколько десятков мелких портов и порто-пунктов. К концу 2002 года в морских торговых портах общее количество причалов составляло 235 единиц, общей протяжённостью свыше 38 км. Только в морских торговых портах функционирует около 800 единиц мощного погрузочно-разгрузочного оборудования. Пропускная способность портов, подведомственных Министерству транспорта Украины, составляет ориентировочно 280 млн тонн разнообразных грузов в год и используется в настоящее время менее чем на 65%. Порты приносят немалый годовой доход от реализации портовой продукции и услуг в годовом объёме свыше 3,0 млрд грн., при среднем уровне рентабельности портовой деятельности около 50%. [1, с.10–12],[11].

Следует отметить, что морские порты не могут рассматриваться только как чисто транспортные предприятия, осуществляющие погрузо-разгрузочные или перевозочные операции. В портах осуществляются многочисленные обслуживающие и дополнительные портовые услуги. На эту специфику морских портов указывает профессор Одесского национального морского университета В. Чекаловец: “як свідчить аналіз світового досвіду, більшість портів світу не є транспортними підприємствами, тому що значну частину їхніх функцій, які пов'язані з обслуговуванням вантажопотоків і суден, виконують численні підприємства і організації, що працюють у портовій зоні” [12, с.43].

Основанием для такого заявления служит тот факт, что морские порты осуществляют значительный объём нетранспортных операций. К их числу относятся строительство причальных сооружений, дноуглубительные работы, коммерческое использование складских площадей, таможенное обслуживание,

различного рода социально-культурные и туристские услуги населению. Исходя из этого морской порт следует рассматривать как производственно-транспортное предприятие. Основной целью морского порта является получение прибыли за счет предоставления широкого круга портовых услуг в виде погрузочно-разгрузочных операций с морскими судами, обслуживания пассажиров, в т.ч. туристическое, обеспечения экономической, экологической безопасности региона и государства, создающих социально-экономические условия для устойчивого развития экономики региона.

Относительно высокие производственные показатели и внешне благополучное состояние морских портов Украины таит в себе опасность отрыва от реалий рыночной экономики, от меняющейся конъюнктуры мирового рынка морских транспортных услуг. В мировом портовом хозяйстве усиливается конкуренция. Например, в Черноморском бассейне значительно возросли конкурентные позиции портов: Констанца, Новороссийск, Варна, Туапсе. В Балтийском бассейне конкуренцию украинским портам в перевозке транзитных грузов составляют Клайпеда, Рига, Вентспилс, Таллин. По показателям производительности и качества грузопереработки украинские морские порты значительно отстают от большинства европейских портов.

Девятой функцией транспорта можно назвать информационно-коммуникационную роль транспорта. От одного адресата к другому перевозят не только грузы и пассажиров, но и доставляют различную информацию в виде писем граждан, газет и журналов и т.п. Информация в свою очередь способствует распространению передовых достижений научно-технического прогресса. Таким образом, транспорт ускоряет научно-технический прогресс в обществе или, точнее говоря, создаёт условия для его наиболее быстрого и масштабного распространения.

Ритмичные, своевременные и достаточные транспортные доставки материальных ресурсов позволяют предприятиям избежать ненужных запасов, сократить связанные с этим непроизводительные расходы, уменьшить складские площади и необходимые для них капиталовложения.

Экономика любого региона страны - это прежде всего совокупность хозяйствующих субъектов, находящихся на данной территории, взаимосвязанных и взаимозависимых, функционирующих как единое целое, имеющих общую цель развития и необходимые для этого ресурсы. Транспорт увязывает хозяйствующие субъекты региона - предприятия, домохозяйства, региональные государственные и рыночные учреждения - в единую, относительно обособленную экономическую систему. Транспорт материализует хозяйственные связи, и в этом понимании, он выполняет системообразующую роль в региональной экономике.

Поскольку любую региональную экономику невозможно рассматривать как абсолютно обособленную замкнутую экономическую модель, то внешние связи экономики региона с другими региональными системами также осуществляются прежде всего с помощью средств транспорта. Разумеется мы не идеализируем транспортные связи регионов страны. Экономика государства включает и опосредуется другими видами взаимосвязей между регионами: финансовыми, информационными, телефонными, радио- и телевидео-связью и т.п. Однако транспортные связи занимают несравненно большее значение в единой экономической структуре, как страны, так и региона.

Все перечисленные выше функции транспортной системы страны и мира в целом определяют высокую степень влияния на экономическое, культурное и социальное развитие общества. Чем более развито путевое и дорожное хозяйство, транспортный подвижной состав, портовое, станционное и вокзальное обслуживание, тем динамичнее и устойчивее развивается вся экономическая система региона, страны, повышается её экономическая эффективность.

Обобщая все виды транспорта в единую систему и учитывая его функции и роль в экономике региона, представляется правомерным выделить транспорт в качестве особого ресурса региона - транспортного ресурса.

Транспортный ресурс региона - это определённый уровень развития и организации всех видов транспорта, характеризующийся провозной способностью, необходимой для долговременного динамичного и устойчивого функционирования хозяйственных и социальных структур обслуживаемой территории.

Потенциал транспортного ресурса непременно должен опережать в своём развитии все остальные отрасли региональной экономики. Эта динамическая закономерность следует из всех специфических функций транспорта. Нарушение этой закономерности приводит к значительным потерям в других отраслях и, соответственно, сдерживанию темпов их экономического развития.

Определение оптимума транспортного ресурса региона или экономически целесообразной степенью опережения развития транспортной системы в сравнении с общими экономическими темпами (назовём это транспортным лагом) является актуальной теоретической и практической задачей. Поиск алгоритма решения поставленной задачи может быть наиболее успешным в масштабе региональной экономики. Рассматривая конкретные потребности предприятий и населения региона в транспортном ресурсе, в его оптимальном сочетании всех видов регионального транспорта в данный момент и на определённую перспективу можно с достаточно высокой степенью точности определить необходимый потенциал транспортного ресурса и величину опережающего транспортного лага с целью обеспечения устойчивого развития экономики региона.

Говоря о динамике региональной экономической структуры, о пропорции в ней транспортной сети, по существу речь идёт об оптимизации всего ноосферного производственно-транспортного комплекса региона. Структура НПТКР предполагает рациональное сочетание отраслевого, территориального и программно-целевого подходов.

Крымский ноосферный производственно-транспортный комплекс может успешно развиваться при наличии долгосрочной программы, нацеленной на обеспечение устойчивой поступательной

экономической динамики, на значительное улучшение качества жизни крымчан, на сохранение и улучшение экологического равновесия. Цель определяет структуру и приоритеты развития отраслей экономики в крымском регионе. Промышленность должна быть ориентирована на высокотехнологичное производство, определяющее высокий уровень спроса на квалифицированную молодую рабочую силу, на экономное использование природных ресурсов. Такое производство наименее материал- и энергоёмкое, с наименьшими затратами экологических ресурсов.

В сельском хозяйстве региона целесообразно развивать отрасли, в большей степени использующие преимущества климатических условий региона – садоводство, виноградарство, овощеводство. Остальные аграрные отрасли должны занять позицию обеспечивающих своей продукцией крымчан и отдыхающих курортного сезона. Большая часть спроса на аграрную продукцию может быть обеспечена за счёт ввоза из других областей Украины.

Рекреационный комплекс Крыма нуждается в значительных и долговременных капиталовложениях. В перспективе он может и должен приобрести приоритетное значение. Однако в силу его зависимости от большого числа факторов, как природных, так и социальных, он не сможет в ближайшей перспективе обеспечивать устойчивое экономическое развитие и сопряжён с повторяющимися рисками.

Строительство и промышленность строительных материалов Крыма в силу затянувшегося долговременного отставания нуждается в преимущественном внимании всех субъектов региональной экономики. Эта отрасль будет притягивать значительные трудовые, материальные, финансовые и транспортные ресурсы.

Все перечисленные выше составляющие региональной экономики Крыма смогут динамично и устойчиво развиваться только при опережающем темпе развития транспортного комплекса, включающего автомобильный, железнодорожный, морской, трубопроводный и воздушный виды транспорта.

Научная литература по регионалистике включает проблемы состояния и развития транспортных систем. Учитывая роль и степень влияния транспорта на состояние региональной экономики, возникает необходимость в детальном изучении состояния транспортного комплекса, масштабы и качество взаимодействия его видов.

Всю транспортную систему региона можно представить как единый транспортно-производственный комплекс, включающий взаимодействующие внутрипроизводственные и отраслевые транспортные организации, наделённые средствами, обеспечивающими перемещение грузов и пассажиров, и необходимыми для этого перемещения обслуживающими средствами. Три главных компонента входят в любой вид транспортной отрасли: а) подвижной состав; в) дорожно-путевое хозяйство; в) портово-станционное хозяйство. Лишь в трубопроводном, условно и упрощённо говоря, компоненты а) и в) совмещены. От состояния каждого из указанных компонентов, уровня их технической оснащённости, квалификации работающих специалистов, организационного менеджмента зависит провозная способность всей транспортной линии. Провозная способность транспорта – это количество грузов или пассажиров, которое данный транспорт в состоянии перевезти на заданное расстояние за определённый период времени. Отсюда следует, что транспортная услуга имеет несколько измерений. В натуральном виде транспортная продукция измеряется по перевозке грузов в тоннах и тонно-километрах, по перевозке пассажиров в количестве пассажиров и пассажиро-километрах. В денежном измерении транспортная услуга оценивается величиной дохода, получаемого от перевозки грузов или пассажиров. Если натуральные показатели отражают величину реальной транспортной услуги, то денежная оценка представляет её номинальное измерение. Номинальный объём транспортных услуг зависит от динамики транспортных тарифов, величина которых в последние годы значительно возрастает.

Анализируя ценовую политику на транспортные услуги в АРК, следует отметить значительные колебания тарифов в 2004 году. На услуги железнодорожного транспорта, в соответствии с приказом Министерства транспорта Украины от 14.05.04г. №444/4 “Про затвердження тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом у приміському сполученні”, тарифы снизились на 1,2%, при снижении цен на билеты пригородного сообщения на 2,4%.

Стоимость услуг городского и автодорожного транспорта возросла на 16,0%. В определённой мере этот рост был обусловлен, прежде всего, повышением стоимости поездки в автобусах междугородних сообщений – на 29,0 %, пригородного сообщения – на 24,7%, в такси – 10,6%. Тарифы на грузовые автомобильные перевозки увеличились на 5,9%.

Изменения цен на транспортные услуги в основном происходили из-за повышения цен на бензин и дизельное топливо. Наибольшее колебание цен на бензин отмечено в мае (20,6%) и в июне (18,1%).

Транспортная продукция в реальном измерении в тоннах грузов или тысячах пассажиров на определённую дальность показывает действительное перемещение материальных или людских потоков. В денежном измерении транспортный доход – это скорее затраты общества (предприятий или домохозяйств) на перемещение грузов или людей. В своей динамике эти два критерия оценки транспортной продукции значительно отличаются. Проиллюстрируем указанную динамику на примере транспорта Крыма. (Табл.2).

Таблица 2. Объёмы транспортных услуг по видам перевозок в Автономной республике Крым [13, с.36, 54, 65,72], [14,с.18,289].

Показатели	2000г.	2001г.	2002г.	2003г.
Перевозка грузов (тыс тонн) всеми видами транспорта	25124	26628	26334	28213
Темп роста в % к предыдущему году	99,1	105,9	98,9	107,1
Перевозка (отправление) пассажиров всеми видами транспорта, млн чел	307,1	286,3	269,3	241,2
Темп роста в % к предыдущему году	102,3	93,2	94,1	89,5
Грузооборот всех видов транспорта (млн ткм)	5818,7	5583,9	7124,9	9066,4

РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В УСТОЙЧИВОМ РАЗВИТИИ ЭКОНОМИКИ КРЫМА

Темп роста грузооборота	115,8	95,9	127,6	127,2
Пассажиروоборот всех видов транспорта (млн пасс-км)	5279,5	5912,4	5482,7	5449,7
Темп роста в % к предыдущему году	103,1	111,9	92,7	99,4
Общий объём услуг, представленных транспортом (млн грн)	876,0	1002,8	1137,2	1284,2
Темп роста в % к предыдущему году	135,5	114,5	113,4	130,0

Как видно из приведенной таблицы 2, натуральные показатели работы транспортной сети Крыма характеризуют неустойчивую динамику транспортных услуг за 2000–2003 годы. В денежной оценке объём транспортных услуг возрастал в анализируемом периоде устойчивыми и высокими темпами.

Значение того или иного вида транспорта в транспортной системе АРК определяется, прежде всего, его долей в общем объёме грузооборота (или пассажирооборота). Размер этой доли зависит от уровня экономического развития региона, размещения в нём производительных сил, степени концентрации производства, зрелости предпринимательства в регионе, взаимосвязи с другими регионами. В структуре общего грузооборота можно отметить за 2003 год рост перевозок морским транспортом на 0,9 п.п., трубопроводным – на 0,3 п.п. В сравнении с 2002 годом уменьшилась доля железнодорожного транспорта на 0,8 п.п. и автомобильного на 0,4 п.п.

По объёму перевозок грузов за 2003 год увеличилась доля трубопроводного транспорта на 2,3 п.п., автомобильного на 2,1 п.п., морского на 1,7 п.п.

Соотношение удельных весов отдельных видов транспорта АРК за период с 1995 по 2003 года приведено в табл. 3.

Таблица 3. Удельный вес отдельных видов транспорта АРК в общем отправлении грузов (в %) [13, с. 37]

	1995г.	1999г.	2000г.	2001г.	2002г.	2003г.
Все виды транспорта	100	100	100	100	100	100
автомобильный	74,1	70,7	67,7	68,8	66,9	69,2
железнодорожный	21,2	22,9	25,6	25,2	26,4	22,8
трубопроводный	3,2	4,4	4,2	4,2	4,1	4,8
морской	1,5	2,0	2,5	1,8	2,6	3,2

Примерно такое же соотношение удельных весов отдельных видов транспорта Крыма по отправлению пассажиров. Из 241,2 млн пассажиров, перевезённых в 2003 году на долю автомобильного приходится – 50,9 %, железнодорожного – 9,4 %, морского – 0,45%, троллейбусного – 35,0%, трамвайного – 4,1%.

Расширение предложения транспортных услуг по объёму и видам является важным источником роста экономики региона. Часть транспортных доходов пополняет государственный и местные бюджеты. Доля транспорта в общем объёме валовой добавленной стоимости АРК превышает 10% и в последние годы имеет устойчивую тенденцию к росту. (Табл. 4).

Таблица 4. Удельный вес отдельных видов хозяйственной деятельности в общем объёме валовой добавленной стоимости [13, с.18](по фактическим ценам в % к итогу)

	1999г.	2000г.	2001г.	2002г.
Промышленность	19,9	19,8	17,6	16,2
Сельское хозяйство	18,8	19,8	18,1	14,2
Транспорт	10,9	12,0	11,2	11,4
Торговля и общественное питание	10,4	11,9	11,8	12,7
Строительство	6,6	4,9	5,4	5,4
Связь	2,2	2,2	2,1	3,1

Транспорт существенно способствует увеличению занятости населения Крыма. Среднегодовая численность работников предприятий транспорта в Крыму в 2003 году составила 44 тыс человек. При этом следует отметить сравнительно высокое качество рабочей силы на транспорте. Так, работников имеющих высшее образование, т.е. окончивших учебные заведения I-IV уровней аккредитации в 2003 году было 16305 человек, или 36,8% общей численности. Непосредственно в Крыму расположены автотранспортный техникум, Симферопольский техникум железнодорожного транспорта, Керченский морской технологический институт, Симферопольский факультет Харьковского национального автомобильно-дорожного университета, Севастопольский национальный технический университет (с подготовкой специалистов по электросистемам транспортных средств, судовождению, эксплуатации судовых установок).

Стабильная работа транспортных предприятий и высокий уровень профессиональной подготовки дают возможность обеспечивать более высокий уровень заработной платы по сравнению со средним по Крыму уровню заработной платы.

Номинальная заработная плата работников всех видов транспорта последние годы имеет постоянную тенденцию роста (Табл. 5).

Таблица 5. Среднемесячная заработная плата работников транспортных предприятий Крыма [13,с.22] (грн.)

	2000г.	2001г.	2002г.	2003г.
Транспорт	362	465	597	724

в том числе:				
железнодорожный	333	492	647	779
городской и автодорожной	167	197	242	307
трубопроводный	695	746	956	1176
морской транспорт	317	361	439	568
авиационный транспорт	336	483	509	563
вспомогательные транспортные услуги	689	611	794	942

Среднемесячная заработная плата по Крыму во всех отраслях экономики по анализируемым годам составляла: 225грн. (2000г.), 433,1 грн (2003г.).

Отмеченные обстоятельства способствуют закреплению кадров на транспортных предприятиях, хотя преодоление кризисных последствий в экономике региона приводит к знакомому с советских времён активному перемещению рабочей силы в поисках более лучших материальных условий. Это отразилось на текучести кадров транспортных предприятий. Если в 2000г. коэффициент текучести составлял 15,4%, то в 2003 году этот показатель мобильности трудовых ресурсов возрос до 18,5%.

На текучесть кадров транспортных предприятий определённое влияние оказывают условия труда на тех видах работ, где они (условия) не соответствуют санитарно-гигиеническим нормам. Статистика свидетельствует, что из общей численности работников транспорта 6447 чел в 2003 году работали при нарушении указанных норм. В среднем это 14,5% работающих. Наиболее высоким этот негативный показатель был отмечен на водном транспорте – 25,1%, на предприятиях вспомогательных транспортных услуг – 22,2%, на авиационном транспорте – 15,6%. Характер несоответствия санитарно-гигиеническим нормам разнообразен, но наиболее часто встречающиеся несоответствия – это высокая степень зашумлённости, запылённость рабочих мест, превышение уровня вибрации, сквозняки и продуваемость рабочих мест.

Нарушение санитарно-гигиенических норм естественно ведёт к значительному количеству заболеваний, травматизму, снижению уровня трудоспособности работников транспорта.

При этом нельзя забывать, что транспорт, как и всякое другое производство, само является источником опасности. Анализ причин гибели людей показал, что на транспорт приходится 8,1% (2000г.), 11,9% (2003г.). Как отмечает объективная статистика, транспорт остаётся одной из опасных сфер жизнедеятельности, и поэтому требует к себе особого внимания и затрат всех видов ресурсов.

Как видно из приведенных данных основной объём транспортных услуг приходится на автомобильный транспорт. Он выполняет роль основы транспортной системы крымского региона. Однако по себестоимости грузо- и пассажироперевозок автомобильный транспорт является наиболее затратным.

Кроме высоких экономических расходов, автомобильный транспорт наносит наибольший ущерб экологической среде курортного Крыма. Негативными последствиями функционирования автодорожного комплекса являются загрязнения окружающей среды отработанными газами, твёрдыми выбросами, радиоактивными элементами, зашумлённостью, запылённостью атмосферы и другими вредными проявлениями. Причины загрязнения окружающей среды многообразны. Среди них наиболее значительны: эксплуатация физически и морально изношенных автотранспортных средств; отсутствие надёжной системы контроля качества автомобильного топлива; отсутствие на транспортных средствах катализаторов вредных компонентов отработанных двигателями газов; отсутствие механизма административного и экономического стимулирования экономного использования экологических ресурсов региона.

В 2003 году вредные выбросы от автомобильного транспорта в целом по Крыму составили 89,5 тыс тонн, что на 3,5% больше предыдущего года. Из них: окиси углерода – 71,5 тыс тонн (80%), углеводородов – 12,1 тыс тонн (13,5%), окиси азота – 5,3 тыс тонн (5,9%).

Наибольший удельный вес выбросов от автотранспорта приходится на города Симферополь – 27,6 тыс тонн, или 30,8 % от всех выбросов; Ялта – 9,6 тыс тонн (10,7%) и Керчь – 6,2 тыс тонн (7,0%).

Вредные выбросы от автотранспортных средств населения в 2003г. составили 55,1 тыс тонн или 61,5% от всех выбросов автотранспорта. Наблюдается устойчивая тенденция их роста. Удельный вес выбросов вредных веществ от индивидуального транспорта весьма значителен и равен 40,6% от вредных выбросов из всех источников загрязнения атмосферного воздуха.

Автотранспорт предприятий в 2003 году нанёс ущерб воздушному бассейну региона, выбросив в атмосферу 34,4 тыс тонн вредных веществ, что составило 38,5% от общего объёма выбросов автотранспорта. Среди автотранспортных средств наибольший удельный вес занимают грузовые автомобили – 41,9% или 14,4 тыс тонн вредных выбросов.

Загрязнение окружающей среды Крыма вредными веществами становится всё более острой экономической, технической, социальной и экологической проблемами региона. Решение этих проблем лежит в направлениях быстрой замены устаревших автотранспортных средств новыми с меньшим отрицательным экологическим эффектом; в совершенствовании автодорожной сети; в развитии и использовании альтернативных видов транспорта, имеющих лучшие экономические и природоохранные показатели. Например, нельзя считать оправданной наблюдаемую в последние годы тенденцию к вытеснению троллейбусных и трамвайных перевозок по Крыму перевозками маршрутными такси. Имеет смысл сохранить и развивать перевозки маршрутными такси только на тех маршрутах, где нет троллейбусных и трамвайных линий.

В свою очередь нуждается в модернизации и значительном обновлении троллейбусный и трамвайный парк. Хозяйство этих видов пассажирского транспорта всё более приходит в упадок. Так состояние электротранспорта республики в 2003 году оценивалось как наихудшее из всех видов транспорта. В

троллейбусном парке насчитывалось 344 пассажирских машины, в трамвайном - 32 вагона, из которых 96 % имели истекший нормативный срок эксплуатации (10 лет). На протяжении двух последних лет пополнение трамвайного парка не осуществлялось. В 2003 году был получен один троллейбус при 10 снятых с баланса предприятий как устаревших. Значительный износ подвижного состава приводит к росту времени пребывания троллейбусов в ремонте и его ожидании. В 2003 году ремонтное время подвижного состава троллейбусного парка составило 42% общего времени пребывания в транспортных хозяйствах Крыма.

Плачевное состояние троллейбусного и трамвайного транспорта не исключение. Значительный износ подвижного состава отмечается на всех видах транспорта Крыма. Одной из острых проблем, тормозящих работу железнодорожного транспорта, стала проблема физического износа и морального устаревания всей материальной базы, включая подвижной состав. Коэффициент износа железнодорожного транспорта свыше 60%. Степень износа железнодорожного полотна колеблется от 10 до 40%, однако на отдельных участках Керченского узла износ достигает 70-80%. Коэффициент износа технического парка Симферопольского вагонного депо составляет 67%. Вагоны со сроком эксплуатации 20-30 лет составляют 42% вагонного парка (2003г.).

Несколько лучшим, учитывая динамику инвестиций, является положение с основными средствами на водном транспорте. Тем не менее, степень износа основных фондов морского транспорта характеризуется коэффициентом износа – 47%. На морском транспорте отмечается положительная динамика обновления основных фондов. Так, коэффициент обновления здесь вырос с 2,7% в 2001г. до 15,4% в 2002г. Таким образом, в указанном периоде поступление основных средств покрывает их выбытие, снижается коэффициент износа. Предполагаемое в ближайшей перспективе строительство в Донузлаве на месте военно-морской базы морского торгового порта и железнодорожной линии между Евпаторией и новым портом станет знаменательным вкладом в развитие не только транспортной сети, но и экономики Крыма в целом.

Вместе с тем мировая практика предоставляет нам многочисленные примеры сооружения и использования нетрадиционных видов транспорта, которые по своим техническим и экономическим показателям дают возможность значительно лучше решать ресурсосберегающие проблемы. При формировании НПТК крымского региона следует в большей мере использовать мировую практику новых видов транспорта.

Выводы.

1. Формирование производственно-транспортного комплекса крымского региона по ноосферному пути является единственной разумной, эффективной моделью развития, способствующей в перспективе социальному, экономическому и экологическому прогрессу.
2. Транспортная система Крыма может и должна выполнять комплексобразующую роль в создании НПТК крымского региона.
3. Изменение структуры собственности (приватной структуры) транспортной системы не исключает необходимости централизованного управления транспортом. Централизованное управление единой транспортной системой региона обеспечит наиболее рациональное её развитие, повысит социально-экономическую и экологическую эффективность как системы в целом, так и отдельных видов транспорта.
4. Все виды транспорта Крыма нуждаются в значительном обновлении как подвижного состава, так и обслуживающего его хозяйства. Значительных финансовых и материальных затрат требуют автомобильные дороги. Источником инвестиционных средств для развития транспортной системы являются и останутся на дальнейшую перспективу прежде всего финансовые ресурсы транспортных предприятий, иностранных инвесторов и в незначительной доле государственного и местных бюджетов.
5. Транспортная система Крыма должна быть реструктурирована при одновременном развитии всех видов транспорта. Более ускоренного развития заслуживает городской и междугородний электротранспорт как наиболее экологически ресурсосберегающий вид транспорта.
6. Более высокими темпами должен развиваться морской транспорт и морские порты Крыма, способствующие в большей мере внешнеэкономическим связям Украины и крымского региона.
7. Особого внимания заслуживает проблема развития нетрадиционных (новых) видов транспорта, обеспечивающих значительную экономию экологических, финансовых, материальных ресурсов Крыма.
8. Выводы, изложенные во всех предшествующих пунктах, могут быть положены в основу общей программы формирования ноосферного производственно-транспортного комплекса региона Крыма. Разработка такой программы стала настоятельным требованием настоящего времени. Программой станет руководящим документом в хозяйственной, научной, инвестиционной и социальной политике не только всех субъектов региона, но и моделью региональной политики всей Украины, в совершенствовании которой так нуждается страна.

Источники и литература

1. Лесник А. Программа совершенствования управления и развития портового хозяйства Украины // Порты Украины. – 2003. – №5. – С.10–12.
2. Манучаров А. Совершенствовать управление портовым хозяйством // Порты Украины. – 2003. – №3. – С.8–10.
3. Дергаусов М. Экономические законы развития морских портов: теория и практика // Зеркало недели. – 2003. – №40(465).

4. Степанов О. О стратегии развития портов Украины // Судходство. – 2003. – №9–10. – С.31.
5. Кифак А. Проблемы создания негосударственных морских портов // Судходство. – 2001. – №10-11, 12. – С.47–48, 36–37.
6. Чекаловец В.И. Современные принципы управления и организации в морских портах. – Одесса: ОГМУ, 2000. – 36 с.
7. Пустовіт О.Г. Принципи роздержавлення і приватизації морських торговельних портів // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. Зб. наук. праць. – Вип.15. – Одеса: ОНМУ, 2003. – С.20–35.
8. Вернадский В.И. Философские мысли натуралиста. – М.: Наука, 1967. – С. 510.
9. Драчёв П.Т., Кноль В.А. Ноосферные транспортные системы Сибири и Дальнего Востока. – Томск: Изд-во НТЛ, 1999. – 804 с.
10. Послання Президента України до Верховної Ради України. // Економіст. – №7. – 2004. – С.13,76.
11. Соболев Ю., Дикань В. Успехи перевозок - в объединении усилий // Голос Украины. – 2003. – №67 (3067).
12. Чекаловец В.И., Олефир И.М., Пустовіт О.Г. Реструктуризація портового господарства України: проблеми, принципи та основні напрямки // Економіст. – 2003. – № 2. – С.43.
13. Транспорт і зв'язок Автономної республіки Крим. Статистичний збірник. м. Сімферополь. – 2004. – 169с.
14. Статистичний щорічник Автономної республіки Крим за 2003р. – м. Сімферополь, 2004. – 510с.

Пышкин В.Б., Евстафьев А.И., Громенко В.М. Рыбка Т.С. БИОРАЗНООБРАЗИЕ КРЫМА: INSECTA, ODONATA

Биологическое разнообразие в последнее десятилетие становится одним из самых распространённых понятий не только в научной среде, но и в природоохранном движении, в области международного правового сотрудничества. Сегодня анализ биологического разнообразия является одним из наиболее достоверных способов контроля качества окружающей среды. Биоразнообразие рассматривается как основной параметр, характеризующий состояние надорганизменных систем, как условие их нормального функционирования. Поэтому в АР Крым, как и в других странах стремящихся сохранить свои биологические ресурсы, именно характеристика биологического разнообразия должна выступать в качестве основы экологической политики.

Биологическое разнообразие может рассматриваться на нескольких уровнях организации жизни: генетическом, клеточном, организменном, популяционном, видовом, таксономическом и экологическом. Каждый уровень обладает свойственным ему специфическим разнообразием. Видовой уровень разнообразия обычно рассматривается как базовый, центральный, а вид является опорной единицей учёта биоразнообразия.

Началом систематического изучения биоразнообразия одонатофауны полуострова являются работы А.А.Браунера в которых для Крыма приведено 17 видов [1,2]. А.Н.Бартенев на основе изучения коллекционных материалов приводит 27 видов стрекоз для Таврического полуострова [4]. Позднее этот список был дополнен В.Г. Плигинским (1913), Г.А. Артоболевским (1915 1929), А.Н. Бартеневым (1915, 1919), А.А. Шорыгина (1926), и доведен до 37 видов [3,5,6].

Большой вклад в изучение биоразнообразия стрекоз Украины и Крыма внесли Я.Я. Цееб (1947), Р.С. Попова (1953), А.И.Олигер (1980,1985), Г.А.Киселёва (1998), Н.И.Матушкина, Л.А.Хорокало (2002), С.М. Горб (2000) [7,8,9,10,11].

МАТЕРИАЛ И МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЙ

Работа выполнялась на кафедре экологии и рационального природопользования ТНУ в рамках проекта VisCrim: создание биогеоинформационной модели Крыма, с использованием геоинформационных технологий компании ESRI [13], по программе CrimInsecta. CrimInsecta - информационная система, предназначенная для сбора, хранения и объединения авторских разработок по видовому составу, экологии, хорологии и биоразнообразию насекомых Крыма [14]. Для создания базы данных программы, помимо наших сборов материала по традиционным в энтомологии методикам [12], использовались материалы фондовой коллекции насекомых ТНУ, многих частных коллекций, многочисленные литературные источники.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЙ

Проведенный анализ коллекционного и литературного материала по стрекозам Крыма показал наличие на полуострове 49 видов, для которых достоверно известны места их нахождения. Но изучение биоразнообразия одонатофауны Европы и Азии и, прежде всего экологии и хорологии видов, распространённых на сопредельных территориях позволило выделить группу из 11 видов вероятность нахождения которых на полуострове достаточно большая. Из таблицы № 1 видно, что фауна стрекоз на полуострове представлена: 2 подотрядами, 6 надсемействами, 7 семействами включающими 18 родов.

Таблица № 1. Таксономическое биоразнообразие отряда Odonata Fabricius, 1793 Крымского полуострова.

Подотряд	Надсемейство	Семейство	Подсемейство	Род
Zygoptera Selys, 1854	Calopterygoidea	Colopterygidae Buck, 1876		Colopteryx Leach, 1815
	Lestoidea	Lestidae Bianchi, 1905	Lestinae	Lestes Leach, 1815
Sympetmatinae			Sympetma Burmeister, 1639	