

на естественные экологические системы и природные ландшафты;

– пп. 4.1 и 4.2 Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду (ОВОС) в РФ от 16.05.2000 N 372, которые предусматривают информирование и участие общественности в подготовке и обсуждении материалов ОВОС на всех этапах ОВОС по объектам;

– п. 15.2.2 Распоряжения Минтранса РФ от 14.04.2003 N ОС-339-р, согласно которому обочины, откосы, кюветы и резервы земляного полотна должны иметь проектные очертания, обочины спрофилированы и уплотнены, ликвидированы размывы на обочинах и откосах, кюветы и резервы прочищены, устранены дефекты и разрушения в местах сопряжения обочин с покрытием, обеспечен продольный и поперечный водоотвод;

– п. 6.9 СНиП 2.07.01-89, предусматривающий организацию полосы зеленых насаждений шириной не менее 10 м для защиты застройки от шума и выхлопных газов;

– п. 12.14 СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85», в соответствии с которым при назначении конструктивных решений земляного полотна, водоотводных и водопропускных сооружений должна быть обеспечена защита угодий от размыва и заиления, заболачивания, растительного и дернового покрова, гидрологического режима водотоков; и п. 3.80, согласно которому земляное полотно дорожной конструкции должно иметь дренажные, водоотводные, удерживающие и укрепительные конструктивные элементы и т.д.

Одним из примеров, несоблюдения требований экологического законодательства в сфере дорожного строительства можно считать возведение дорожного полотна в г. Кольчугино. В ноябре 2013г. Губернатором Владимирской области принято решение о реализации пилотного проекта по строительству деревянного жилья эконом-класса для многодетных семей по ул. Ломако и ул. Березовая в г. Кольчугино. В августе 2014г. начато строительство дороги по ул. Ломако, однако следует обозначить ряд нарушений. О запланированном проекте жильцам сообщено не было, они узнали об этом непосредственно на начальных этапах стройки, общественных слушаний не проводилось. На протяжении 2 недель с момента начала строительства дороги жители пытались привлечь внимание к этой ситуации, но представители Администрации и ответственные за проект заявили, что проект утвержден и изменению не подлежит.

Администрацией Кольчугинского района и проектировщиком Ермаковым И.В. была заявлена высота насыпи 70 см (что уже будет негативно сказываться на жителях), но по факту высота дороги на данный момент составляет 1,2 м.

Необходимо отметить, что до осуществления проекта рельеф местности был достаточно

ровным, на данный момент за счет подсыпки земляного полотна создан подпор, что может привести к резкому изменению гидрологического режима, кроме того дорожное полотно не оборудовано системами водоотвода. Дорога имеет наклон в сторону участков проживания и сельскохозяйственного пользования собственников, создавая прецедент повышенного влияния загрязненного стока.

Приведенный пример не является единичным. В связи с этим задача уменьшения негативного воздействия на компоненты окружающей среды актуальна в современном мире. Для достижения данной цели необходимо принять ряд мер. На мой взгляд, это можно осуществить за счет ужесточения уже имеющихся нормативных правовых актов и введения дополнительных. В первую очередь, необходимо более жестко контролировать соблюдение полного комплекса природоохранных мер на всех этапах жизненного цикла дорожных объектов: от момента проектирования, через строительство и введение в эксплуатацию до полноценного использования трассы. Также можно предложить более четко обозначить размеры штрафов за различные правонарушения в соответствующих документах, в первую очередь в аспекте благоустройства прилегающих к дорожному полотну территорий. На полученные средства можно предложить осуществлять озеленение придорожных участков.

#### Список литературы

1. <http://ecocenter.dubna.ru/transport.html> – Оценка загрязнения территории городских поселений от выбросов автотранспорта. Режим доступа: свободный. Дата обращения: 17.10.2014.
2. <http://www.garant.ru/> – информационно-правовой портал. Режим доступа: свободный. Дата обращения: 20.11.14.
3. <http://www.consultant.ru/> – справочная правовая система. Режим доступа: свободный. Дата обращения: 20.12.14.

### ЗАСТРОЙКА ПРИБРЕЖНОЙ ЗОНЫ КЛЯЗЬМИНСКОГО ВОДОХРАНИЛИЩА КАК ФАКТОР АНТРОПОГЕННОГО ВЛИЯНИЯ

Шемякин В.О., Дорошин Р.Е.

*Российский государственный социальный  
университет, Москва,  
e-mail: wowa\_shemakin@mail.ru*

Клязьминское водохранилище располагается на Смоленско-Московской возвышенности, что в административном отношении соответствует Мытищинскому и Химкинскому районам. Водохранилище появилось в тридцатые годы прошлого века, после сооружения на реке Клязьма Пироговского гидроузла. Водоём является одним из крупнейших водохранилищ в Московском регионе.

В рамках нашей исследовательской работы проводился анализ картографических материалов, отражающих состояние местности в разные периоды, сравнение аэрокосмических снимков. Наши

полевые наблюдения включали маршрутные обходы с учётом характера и плотности застройки, а так же иных видов антропогенного влияния.

В связи с постройкой Клязьминского водохранилища, ещё на первом этапе формирования биогеоценоза, несколько повысился уровень грунтовых вод, изменился характер растительности в прибрежной зоне. По прошествии нескольких десятков лет, сформировался достаточно уравновешенный природно-антропогенный комплекс, использовавшийся в целях водоснабжения, транспорта и рекреации. С первых дней после строительства, на гидрообъекте вёлся строжайший контроль по ограничению антропогенного влияния, в том числе и с привлечением военизированной охраны.

Но за последние два десятилетия резко возросла негативная антропогенная нагрузка: в разы увеличилась плотность застройки прибрежной зоны. На территории дачных кооперативов и яхт-клубов в зоне подтопления разместились бытовые сооружения и гаражи, содержащие запасы удобрений и горюче-смазочных материалов.

При весеннем подъёме уровня воды неоднократно были зафиксированы случаи попадания в воду загрязняющих и отравляющих веществ из подтопленных сооружений, находящихся вблизи водохранилища. Топливо, ядохимикаты,

органика не просто несут опасность для водной биоты, но ещё и для человека, ведь водохранилище снабжает столицу чистой питьевой водой.

Также важным антропогенным фактором является неконтролируемая хозяйственная деятельность (мытьё машин, использование удобрений на садовых участках, складирование твёрдых бытовых отходов, зачастую несанкционированное), и всё это приводит к попаданию вредных веществ в воду.

Для сохранения благоприятной среды в районе Клязьминского водохранилища необходимо строжайшее соблюдение федерального законодательства в области природопользования, особенно Водного кодекса РФ. Согласно 65-й статье Водного кодекса России, ширина водоохранной зоны озёр и водохранилищ, с зеркалом водной глади более половины квадратного километра, устанавливается в размере пятидесяти метров. Ширина водоохранной зоны водохранилища, расположенного на водотоке, устанавливается равной ширине водоохранной зоны этого водотока.

Для минимизации вредоносного действия человека на биогеоценозы Клязьминского водохранилища требуется дальнейшая разработка научных рекомендаций по выделению зон свободных от застройки не просто по удалённости этих зон от края водного зеркала, а по комплексному анализу геоэкологической значимости участков территории.

#### *Экономические науки*

#### *Секция «Технологии государственного и муниципального управления» научный руководитель – Тюшняков В.Н., канд. экон. наук, доцент*

#### **ПОТЕНЦИАЛ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ**

Жидикова А.О., Сентищева Е.Н.

*Южный федеральный университет, Таганрог,  
e-mail: zhidikova.alla@mail.ru*

У большинства иностранных инвесторов сформировалось мнение, что в Российской Федерации основу инвестирования составляет нефтегазовый сектор. Но, одним из перспективных секторов, обладающих высоким потенциалом сегодня, является – инфраструктура. McKinsey Global Institute опубликовало исследования, в которых инвестиционные потребности в инфраструктуру России до 2030 года составят 4% от ВВП[1]. Транспортная стратегия России до 2030 года включает инвестиционные ресурсы в размере более 1,8 трлн. долл, где половину суммы должны составить внебюджетные источники.

Нестабильность современной экономической ситуации, экономические кризисы значительно сократили возможности бюджета России, в результате произошло сокращение государственных капитальных вложений примерно на 30-35% [2]. Таким образом, большую роль в финансировании развития инфраструктурного сектора играют частные инвестиции и формы ГЧП.

Множество объектов инфраструктуры подлежат ведению региональных и муниципальных властей, уровень бюджетной обеспеченности которых различается от одного региона в другом. Бюджет одного региона позволяет содержать большинство инфраструктуры, в то время как бюджета другого не хватает даже на текущее поддержание функционирования. Ситуацию усугубляют риски, связанные с коррупцией. Так, стоимость строительства 1 км автострады в России одна из самых дорогих в мире, в 4 раза превышая стоимость в Китае и в 3 раза в США.

России необходима переориентация на смешанную модель государственного надзора с привлечением частного сектора при реализации проектов. В основе будет лежать модель основывающаяся на внутренних источниках: частный бизнес, пенсионные фонды, банки развития, национальные и местные инженеринговые и строительные компании.

#### **Список литературы**

1. Виньков А., Сиваков Д. Пошли купаться в голубом океане // [Электронный ресурс]. –: <http://expert.ru/expert/2013/18/poshli-kupatsya-v-golubom-okeane/> (Дата обращения: 20.12.2014)
2. Ивантер А. Таблица умножения инфраструктуры [Электронный ресурс]. – <http://expert.ru/expert/2012/45/tablitisa-umnozheniya-infrastruktury/> (Дата обращения: 18.12.2014).