

РАЗВИТИЕ АЭРОПОРТОВ И ИХ НЕГАТИВНОЕ ВЛИЯНИЕ НА ЧЕЛОВЕКА И ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

Диана ВИЗИТИУ

Технический Университет Молдовы, Факультет Градостроительства и Архитектуры,
Департамент Архитектуры, студентка гр. ARH-183, Кишинев, Молдова.

Автор корреспонденции: Визитиу Диана, diana.vizitiu@arh.utm.md

Coordonatorul: **Alexandru TOFAN** asistent universitar.

Аннотация: В статье раскрываются проблемы, связанные с воздействием и авиации на экологию, а также методы борьбы с ними. Исследуется влияние аэропортов на экологическую безопасность, а также на здоровье человека. Также раскрываются проблемы воздушного сообщения и необходимости инвестиций, необходимости согласования стратегии и действий органов государственной власти, как на республиканском, так и региональном уровнях. Необходимости привлечения новых инвесторов, развития отраслевых ведомств для достижения плодотворного результата.

Ключевые слова: экологические проблемы, влияние аэропортов, вредные вещества, авиационный шум, здоровье человека, региональные аэропорты, развитие, согласование стратегий, инвесторы, форсайт.

Введение

В настоящее время экологические проблемы имеют все большее значение. Загрязняя окружающую среду, общество обязано задуматься о том, как понизить до минимума своё пагубное влияние на природу, или же вовсе устранить негативное влияние.

В данной работе рассмотрены факторы воздействия аэропортов на экологию близлежащей местности, на сообщества людей проживающих вблизи и методы по борьбе с этими факторами.

Социально-экономическое состояние аэропортов, как на уровне республики, так и на региональном уровне основано специфичным географическим положением, развития инфраструктуры, все это вызывает зависимость определенного сегмента экономики от уровня развития воздушного транспорта. Развитие регионального воздушного транспорта очень важно для страны в путем реконструкции уже существующих аэропортов и строительству новых, создание надежной сети для национального и интернационального воздушного сообщения.

Развитие аэропортов

В связи с постоянным возрастанием грузопассажирских перевозок воздушным путем, появилось потребность использовать модернизации существующих, аэропортов строительства новых аэропортов и терминалов, улучшения существующей инфраструктуры [1].

Для развития региональных аэропортов проблемой являются долгое время окупаемости базовых вложений, изношенность фондов которые инвестируются в аэропорты, потребность наличия и ремонта специальной техники. В большинстве случаев инвестиции в развитие аэропорта оправдывают себя через очень отдаленный период времени в связи, с чем регионы часто не хотят вкладывать деньги в модернизацию аэропортов. На региональном уровне важна поддержка государства, привлечение инвесторов [2].

Инвестиции в авиационной деятельности в мире в целом низкая: средний доход на инвестированный капитал в среднем меньше стоимости самого капитала в 7, 2 % (см. рис. 1). При этом аэропорты увеличивают свой доход за счет развития дополнительных услуг [3].

Юридически, аэропорт представляет собой комплекс, в который входит : аэродром, аэровокзал, а так же дополнительные сооружения как для приема так и для отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок, предоставляющие для этих целей специальное оборудование. Аэропорт является уникальным экономическим пространством, которое отличается особым ускорением режимом работы, особой категорией потребителей товаров и услуг, что обеспечивает широкие возможности для получения дохода .

Доходы аэропортов составляют поступления от авиаперевозок и наземного обслуживания, а также доходы от неавиационных (согласно терминологии ИКАО, «неаэронавигационных») видов деятельности (см. рис. 2). Которые возможно увеличить при правильном использовании пустующих помещений (см. рис. 3), например устроить конференций, тренингов обучение и услугами, развлекательные центры и т. д. [3, 4].

Требования к безопасности людей и багажа в аэропортах необходимо повысить. Проблемой является нарушение правил и самим аэропортом, так и людьми которые не соблюдают меры безопасности ради своей выгоды или из-за незнания.

Примером безопасности является Израильский аэропорт Бен-Гурион. За последние 40 лет в аэропорту не было зафиксировано ни одного случая терроризма. Данный аэропорт имеет в своей системе охраны три куга охраны: внешний, средний – периметр территории аэропорта, и внутренний [5].

Влияния аэропортов на человека и окружающую среду

Эксплуатация аэродромов, аэропортов и авиационных предприятий сопряжена с повышенным риском здоровью прилегающих территорий, обусловленным воздействием комплекса вредных и опасных факторов, ведущими из которых является авиационный шум . На сегодняшний день во многих странах уровень допустимого шума днем 85 дБ и ночью 75 дБ , что крайне негативно влияет как на здоровье человека , так и на окружающую среду и почву.

Дневной звуковые загрязнения в городах L_A в контролируемой точке колебался в диапазоне от 66,8 дБА до 82,3 дБА и не должны превышать нормативных значений, регламентированных ГОСТ 22283-88 (85 дБА), но предельно допустимый уровень звуковых загрязнений является выше установленных норм СН 2.2.4/2.18.562-96 (70 дБА). Величина $L_{A_{ЭКВ}}$ в жилых районах находилась в диапазоне 65,4 – 65,7 дБА, что является нарушением нормативного уровня [6].

На близлежащих территориях аэропортов мира присутствуют земли достаточно плодородны и их использование для несельскохозяйственных целей невыгодно. Наиболее лучшим способом снижения негативного влияния работы аэродромов и аэропортов на прилегающие территории это посев таких растений как - фитомелиорантов и проведение известкования почв [7-9].

Фитомелиоранты в составе травосмеси имеют высокой способностью к выживанию и на загрязненных тяжелыми металлами почвах, которые образуются из-за атмосферных осадков, грунтовых вод, захоронения отходов и свалки, способны частично накапливать загрязняющие металлы в своих корнях, вынося на поверхности земли только их малую часть.

В связи с этим новые аэропорты строятся с большим шумо понижением, земли вокруг засаживаются фитомелиорантами, дома прилегающие к линии а 3 строятся с усиленным шума поглощением [10].

Выводы

Из чего можно сделать вывод, что на данный момент времени у нынешних аэропортов можно выявить 2 проблемы, это отсутствие инвестиций для будущего развитию и модернизации аэропортов из-за большого времени ожидания результатов и нецелесообразного использования территорий и помещений аэровокзала. Вторая проблема это шум и загрязнения воздуха и почв, что приводит к болезням человека и невозможность использование земель для проращивания культурных видов растений.

Рисунки

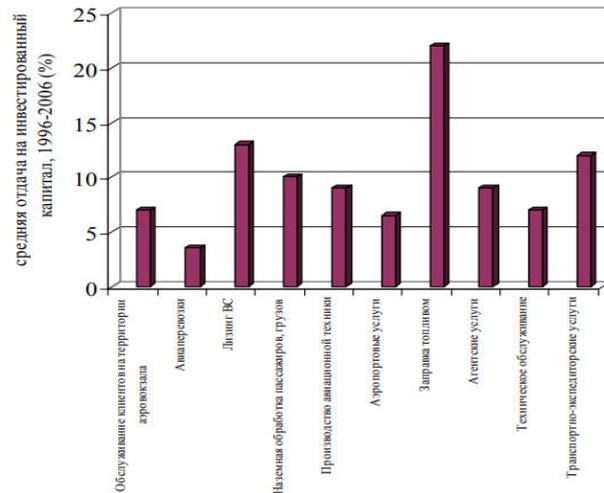


Рисунок 1. Доход инвестиционных капиталов по направлениям авиационного бизнеса



Рисунок 2. Виды доходов аэропорта и их характеристика

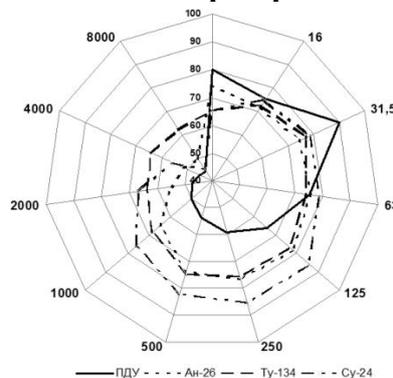


Рисунок 3. Величины акустического спектра на территории жилой застройки

Библиография

- [1] M. LEBEDEV, *Правовой Статус И Управление Аэропортами В Странах-Членах Ика* In: Scientifi Newsletter Mstu Ga, 2015 ,1 (59), pp. 52-57 [онлайн] . [дата обращения 05.10.2023]
- [2] Y. SOLDATOV, *Стратегия Развития Региональных Аэропортов* In : Symbol of science ,2019 , 2(253), pp. 50-56[онлайн] . [дата обращения 20.10.2023]
- [3] O. MANZHUROVA, *Повышение Конкурентоспособности Аэропортовых Комплексов На Международном Рынке Авиатранспортных Услуг* In: Abstract ,2008 , 3(21), pp. 12-15[онлайн] . [дата обращения 22.11.2023]
- [4] E. MERKULOVA, *Некоторые аспекты повышения инвестиционной привлекательности региональных аэропортов* , In : Economics And Finance ,2010 , 4(26), pp. 20-22 [онлайн] . [дата обращения 29.10.2023]
- [5] D. PAVLYUK, (2015) *Исследование Эффективности Аэропортов Европы На Основе Многопараметрического Пространственного Стохастического Граничного Анализа* In : UDK , 2015 , 5(50) , pp. 15-30 [онлайн] . [дата обращения 08.11.2023]
- [6] Y. TIKHONOV, N. KUZNETSOV, *Безопасность аэропортов в России* In : News national management university , 2017 , 6(26) , pp. 2-4[онлайн] . [дата обращения 05.11.2023]
- [7] A. BOGOMOLOV, V. ZINKIN, S. DRAGAN, S. SOLDATOV, *Антропоэкологические аспекты безопасной эксплуатации аэродромов, аэропортов и авиационных предприятий* In : National Security , 2016 ,7(65): , pp. 56-62[онлайн] . [дата обращения 20.11.2023]
- [8] O. LUKASHEVICH, I. KHAMDIEV, M. VASILIEV, *Негативное Экологическое Влияние Аэропортов На Окружающую Местность*the In : Agricultural Science , 2020 , 8(128) , pp.16-20[онлайн] . [дата обращения 23.11.2023]
- [9] O. KARTYSHEV, N. NIKOLAYKIN, *Критерии Оценки Авиационного Шума Для Зонирования Приаэродромной Территории Аэропортов И Обоснования Защитных Мероприятий*criteria In : Civil Aviation High Technologies , 2017 , 9(67) , pp. 30-40 [онлайн] . [дата обращения 13.10.2023]
- [10] A. BUYANIN, E. SHEPURIN, *Недостатки Землепользования Аэропортов Гражданской Авиации (На Материалах Аэропортов Южного И Северо-Кавказского Федеральных Округов Российской Федерации)* In: National University of Land Management , 2015 , 10(25) , pp. 1-5 [онлайн] .[дата обращения 19.10.2023]