

# СОВРЕМЕННАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ ЛАНДШАФТОВ В РЕЗУЛЬТАТЕ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЧЕЛОВЕКА

## ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ АСПЕКТ В КОНЦЕПЦИИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

О.А. Андреева, В.Б. Кадацкий

Белорусский государственный педагогический университет им. М. Танка,  
г. Минск, Республика Беларусь

Географическое положение страны является фундаментальным при изучении природных, экономических, социальных, экологических и прочих взаимосвязей. Однако оказывается, что значимость территориального местоположения некоторых стран может изменяться в современном мире кардинальным образом. В настоящее время суверенная Беларусь «осваивается» в центральной части Европейского континента, находясь на своеобразном социально-экономическом рубеже и граничит со странами с различными системами хозяйствования. В этой связи важно иметь спектр конструктивных предложений, которые при своей реализации могут стать «инструментом организации экологически целесообразной жизнедеятельности современного общества».

Одним из таких перспективных направлений является периодически вспоминаемый проект о возобновлении пути «из Варяг в Греки», проходящего через территорию Беларуси. В качестве первого шага просматривается строительство железной дороги в направлении «Минск-Слуцк-Микашевичи», которая напрямую позволит связать промышленный и административный центр страны с Припятским Полесьем. В последствии она может быть продолжена на Давид-Городок и Столин с последующим выходом на железную дорогу Лунинец-Сарны. При этом никаких дополнительных экологических угроз не просматривается, поскольку в ряде развитых стран (в том числе в Скандинавских) считается, что современные железнодорожные пути являются наиболее экологичным (и наиболее контролируемым в этом отношении) видом транспорта. В перспективе, напрашивается наращивание северного фрагмента этого пути в примерном направлении: Минск-Плещеницы-Докшицы-Шарковщина либо Минск-Мядель-Поставы с подключением Литвы (или Латвии), что явится основой формирования транспортного коридора континентальной значимости между Балтийским и Черным морями. Пересечение его с железнодорожной и автомобильной трассами Париж-Брест-Москва приведет к формированию главного транспортного перекрестка Европы. Главные просматриваемые выгоды этой трассы для Беларуси: 1) совершенствование транспортной сети; 2) становятся более реальными соображения о создании собственного морского транспорта, причем, в зависимости от внешних причин, акцент в базировании судов может смещаться или быть двуполярным – приуроченным к обоим акваториям; 3) повышение геополитической значимости. Кроме того, постановка и обсуждение проекта может сыграть для Беларуси такую же роль, как всестороннее обсуждение тоннеля под Ламаншем для Англии и Франции. Для суверенной Беларуси важны проблемы выбора проектов-ориентиров, направленных на дальнейшее развитие экономики, создание новых прогрессивных рабочих мест, повышение благосостояния населения. В стране звучат призывы о формировании национальной идеи. Проект может стать составной частью такой идеи, оказывая влияние на развитие патриотизма молодежи и работая на реализацию перспективы географического размещения стра-

ны.

Проект способен вызвать интерес, прежде всего, в Украине, у Балтийских и Скандинавских стран, а также в государствах Черноморского и Средиземноморского региона. Несомненно, что такой проект в будущем мог бы претендовать на международные инвестиции. Можно также предполагать, что идея проекта вызовет возражения некоторых соседних стран по ряду причин. Однако всегда следует учитывать общепринятое положение – приоритет должен отдаваться не конъюнктурным соображениям, а собственным национальным интересам.

## **ВРЕМЕННОЙ ФАКТОР В РЕАБИЛИТАЦИИ ТЕХНОГЕННОИЗМЕНЕННЫХ ЛАНДШАФТОВ**

**А.Н. Баско**

Белорусский государственный педагогический университет им. М.Танка,  
г. Минск, Республика Беларусь

Природный комплекс любого уровня представляет собой весьма сложную динамическую систему, где различные природные компоненты дополняют и взаимообуславливают друг друга. Степень их устойчивости зависит от силы и радикальности техногенного воздействия. Наиболее устойчивыми являются рельеф и горные породы, слагающие морфоскульптуры. Изменение хотя бы одного компонента ландшафта автоматически влечёт за собой изменение других. Происходит утрата отличительных черт природного комплекса. С появлением первых ландшафтов на Земле происходило и их изменение под влиянием окружающей среды. Эти изменения не были, как правило, катастрофическими и ландшафты могли восстанавливаться достаточно быстро с учётом естественно-исторических процессов. С развитием сельскохозяйственного и промышленного производства воздействие на природные комплексы и их компоненты усиливалось в геометрической прогрессии. Причём даже после снятия антропогенной нагрузки (прекращение разработки карьеров, разрушение дамб и насыпей и т.д.) восстановление ландшафтов не происходит. Палеогеографические исследования, проводимые нами в пределах Беларуси, подтверждают это.

С трансформацией ландшафтов и их компонентов, проведением исследований этих процессов и попытками реабилитационных реконструкций студенты факультета естествознания знакомились во время полевых практик на учебных базах «Чарлёна», «Зелёное», «Язбы», в пределах ландшафтных подзон, провинций и районов Беларуси. Причём обращалось внимание именно на компоненты ПК и их устойчивость к антропогенному воздействию.

Реабилитация техногенноизменённых ландшафтов зависит от многих факторов: 1. Охвата ландшафта в целом или какого-либо одного компонента. 2. Величины антропогенной нагрузки. 3. Продолжительности антропогенного воздействия. Величину антропогенной нагрузки можно выразить в процентах – от первых единиц (тропы в лесах) до 100% в городах (например, в Минске). Реабилитация ландшафтов при воздействии на них нагрузки от 1 до 10 % возможна в течение нескольких лет, при 90 – 100% – реабилитация не произойдёт. Любая, даже самая удачная геопластика, не сможет восстановить леса, луга, болота и другие ландшафты в первоначальном виде. Границы между исходными ландшафтами, равно как и сами ландшафты, утрачены навсегда и могут быть лишь реконструированы на основе историко-архивных и палеогеографических методов. В пригородной зоне Минска величина антропогенной нагрузки составляет до 20 – 40 %. Это дачи, зоны отдыха, дороги, карьеры и т.д. При условии