

ным законодательством регламентируется порядок въездных виз, валютным — форма расчетов, таможенным — порядок перемещения через границу декларируемых товаров.

К законодательным и иным нормативным актам, непосредственно регулирующим туристическую деятельность, относятся прежде всего соответствующие законы (например, Закон Республики Беларусь “О туризме”), положения об осуществлении туристической деятельности, лицензировании, нормативно-технические документы по стандартизации и сертификации, правила предоставления гостиничных услуг.

Агротуризм пока представлен пятью статьями в Законе “О туризме”. Статьи 18-3, 18-4, 18-5, 18-6, 18-8 затрагивают условия оказания услуг в агротуризме, получение сертификата на осуществление деятельности в данной сфере, договоры между агротуристами и сельскими хозяевами, сельскими хозяевами и туроператорами, турагентами и другими организациями.

Несовершенство нормативно-правовой базы является одной из причин неразвитости агротуризма в Республике Беларусь. Поэтому с целью развития агротуризма в стране органам власти необходимо предоставить гарантии, льготное налогообложение частным лицам и компаниям. Только когда эти вопросы будут согласованы между всеми органами власти и основаны на правовой базе, тогда произойдут существенные изменения в агротуризме Беларуси.

Т.В. Валькович, канд. геогр. наук, доцент
Государственный высший авиационный колледж (Минск)

ЭКОЛОГО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ АВИАЦИИ

Динамика роста воздушных перевозок во всем мире, сопровождаемая увеличением количества транспорта, требует самого серьезного отношения к вопросам, связанным с влиянием авиатранспорта на окружающую среду.

К факторам воздействия авиационного транспорта на окружающую среду относятся: химическое загрязнение атмосферы, почвы, воды, физическое загрязнение (шумовое, электромагнитное, механическое). Наиболее существенное влияние на состояние окружающей среды при работе авиатранспортной системы оказывают следующие факторы: шумовое загрязнение, эмиссия вредных веществ, поступающих в атмосферу.

Авиационный шум оказывает неблагоприятное воздействие на пассажиров, а также население, проживающее вблизи аэропортов.

В результате эмиссии авиационных двигателей происходит загрязнение воздуха в верхних слоях атмосферы, в районах аэропортов, что приводит к изменению микроклимата в загрязненных районах.

Основным документом гражданской авиации, регулирующим уровень авиационного шума и эмиссию вредных веществ, является Прило-

жение 16 к Чикагской Конвенции, в котором установлены ограничения уровня шума воздушных судов и количества дыма и эмиссии углеводородов, окиси углерода, окислов азота.

Ужесточение экологических норм серьезно сказывается на работе многих авиакомпаний, особенно стран СНГ, имеющих в основном парк воздушных судов старого образца, не отвечающих действующим нормам ИКАО.

Введение ограничений уровня авиационного шума во многих аэропортах мира ставит авиакомпании перед вопросом модернизации и замены авиационной техники, что в свою очередь требует больших экономических затрат.

В целях снижения воздействия авиационного шума на население необходим комплексный подход к решению этой проблемы, включающий следующие методы: создание (приобретение) менее шумных воздушных судов, применение специальных приемов пилотирования, рациональная организация воздушного движения, проведение строительно-планировочных мероприятий.

Основные направления решения проблемы эмиссии вредных веществ: совершенствование авиадвигателей, разработка и применение новых видов топлива, экологически обоснованная организация воздушного движения вылетающих и прилетающих воздушных судов на аэродроме.

Обширные научные исследования, по мнению специалистов ИКАО, пока не подтвердили существенного влияния авиации на озоновый слой Земли при полетах. Но это влияние будет сильнее при увеличении парка воздушных судов. Несмотря на то, что лишь 1 % выбросов вредных веществ в атмосферу приходится на гражданскую авиацию, экологическая политика в гражданской авиации направлена на защиту окружающей среды.

О.Е. Гаврилов, канд. геогр. наук, доцент
ЧГУ им. И.Н. Ульянова (Чебоксары)

О КОМПЛЕКСНОЙ ОЦЕНКЕ ПРИРОДНО-РЕСУРСНОГО ПОТЕНЦИАЛА ТЕРРИТОРИИ



При комплексной оценке природно-ресурсного потенциала территории широко используется метод балльно-индексной оценки. Преимущество данной методики перед другими заключается в том, что она дает возможность сопоставить различные показатели (баллы, рубли, гектары, проценты и т.д.) в единых сопоставимых условных единицах — баллах в соответствии с эффективностью природных ресурсов и их значимостью в территориальном разделении труда. Кроме того, метод бал-