

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/kurosovaya-rabota/241193>

Тип работы: Курсовая работа

Предмет: География (другое)

Введение 3

1 Географическая, экономическая характеристика Западной Европы 5

2 Анализ основных геоэкологических проблем в Западной Европе 11

2.1 Климатические изменения как экологическая проблема Западной Европы 11

2.2 Разрушение озонового слоя в стратосфере. Загрязнение воздуха 12

2.3 Отходы. Водная проблема 15

2.4 Проблемы с почвой в Западной Европе. Техногенные аварии и стихийные бедствия 17

3 Способы решения геоэкологических проблем в Западной Европе. Охрана ландшафтных зон 20

Заключение 29

Список используемой литературы 31

В Европе последнее десятилетие 20-го века ознаменовалось значительными изменениями в экономической области. Практически в течение всего этого периода в Западной Европе был отмечен постоянный экономический рост. В этих условиях Западная Европа продолжала двигаться к новой структуре экономики, которая основана меньше на производстве сельскохозяйственной и промышленной продукции, но в большей мере ориентируется на развитие общества, где основным видом экономической деятельности является предоставление услуг. В странах центральной и восточной Европы происходил переход к рыночной экономике, который сопровождался политическим процессом присоединения к Европейскому союзу. В двенадцати странах восточной Европы, Кавказа и центральной Азии (так называемые страны ВЕКЦА) переход к рыночной экономике происходил медленнее, хотя произошел решительный отказ от существовавшей ранее централизованной плановой экономики.

Вышеупомянутые события способствовали общему сокращению эмиссий парниковых газов в атмосферу. В странах центральной и восточной Европы и ВЕКЦА уменьшилось вредное воздействие на водные ресурсы со стороны сельского хозяйства и промышленности. Сократилось также количество загрязнителей, поступающих в почву и в воздух в результате сельскохозяйственной деятельности. В этих странах процесс экономической реструктуризации явился также важнейшей движущей силой, которая способствовала сокращению объемов выбросов в атмосферу вредных веществ, загрязняющих воздух. С другой стороны, отрицательным результатом экономической реструктуризации стало оставление возделываемых сельскохозяйственных угодий и появление заброшенных земель.

В странах центральной и восточной Европы и ВЕКЦА эти процессы могут способствовать утрате биоразнообразия.

Наконец, достижение экономического роста может привести к появлению новой проблемы для целого ряда стран Западной Европы в процессе достижения намеченных индивидуальных целей по разделению нагрузки при выполнении заданных величин по сокращению объемов эмиссий парниковых газов в атмосферу.

Развитие городов и транспортных инфраструктур наносит ущерб почве, вызывает дробление и фрагментацию территорий естественной среды обитания многих видов, и это касается многих регионов Западной Европы. Чрезмерные объемы вылова рыбы приводят к угрозе истощения природных морских ресурсов.

Поскольку развитие этих территорий, в основном, обусловлено общим состоянием экономики, а также развитием ее отдельных отраслей, особенно транспорта, энергетики и сельского хозяйства, отмеченные выше успешные результаты не могут быть устойчивыми. В связи с обозначившимся и продолжающимся новым экономическим подъемом отрицательные аспекты экологической ситуации проявятся, скорее всего, еще более остро, чем раньше. В частности, такая тенденция уже становится заметной в области транспорта.

Целью данной работы является рассмотрение геоэкологических проблем и охраны ландшафтов Западной

Европы.

Задачи:

- описать географическую, экономическую характеристику Западной Европы;
- рассмотреть основные геоэкологические проблемы Западной Европы;
- изучить способы решения геоэкологических проблем, охраны ландшафтных зон в Западной Европе.

1 Географическая, экономическая характеристика Западной Европы

Понятие «Западная Европа» имеет скорее историческое, чем географическое содержание: под собственно Западной Европой в зарубежной географии (а в последнее время частично и в советской) подразумевается лишь самая западная окраина континента с четко выраженным океаническим климатом, т.е. приморская Франция и Британские острова. Районируя континент, географы обычно оперируют терминами «Южная», «Северная», «Средняя» Европа, имея в виду под ними Средиземноморье, Скандинавию и континентальную часть материка.

Западный регион Европы расположен на суженной части Евразии. Ее территорию в основном омывают воды Атлантического океана. Только северная часть Скандинавского полуострова — водами Северного Ледовитого океана. Занимая довольно большую территорию, западная Европа разделена на сравнительно небольшие государства.

Рисунок 1 –Карта Европы

Территория западной части Европы расположена на тектонических структурах различного возраста от докембрийских до самых молодых кайнозойских. В ходе сложнейших геологических преобразований земной коры при формировании планеты в пределах субрегиона можно выделить 4 больших пояса: возвышенности и плоскогорья Фенноскандии на севере; Среднеевропейская равнина; среднегорья, расположенные в центральной части Европы; южные альпийские высокогорья.

Транспорт

В Западной Европе транспортная отрасль стала вторым по величине потребителем энергии (30 % от общего объема энергопотребления), поэтому она же является важнейшим источником выбросов парниковых газов в атмосферу.

В Западной Европе отмечался значительный рост спроса на автодорожные и воздушные перевозки. В этой связи, проблемы охраны окружающей среды и обеспечения устойчивого развития, связанные с транспортной отраслью, вышли на первый план .

Туризм

Туризм является одним из самых быстро растущих секторов и явлением, в значительной мере способствующим росту транспортных перевозок. Кроме того, туризм создаёт дополнительные нагрузки на зоны отдыха за счёт создания дефицита воды, образования отходов и фрагментации земли. Экономические, политические и демографические изменения приводят к тому, что процент бюджета, расходуемого домашними хозяйствами на туризм, быстро растёт, однако политические меры, которые содействовали бы развитию более экологически ответственного туризма, продвигаются очень медленно.

Туризм является главной движущей силой повышения спроса на пассажирские перевозки, со всеми вытекающими отсюда последствиями для окружающей среды, и ожидается, что этот спрос будет и далее расти. Автомобили и самолёты, оказывающие наиболее негативное воздействие на окружающую среду, являются и самыми часто используемыми средствами туристических перевозок. Так, по прогнозам, объём воздушных перевозок удвоится к 2023 году, главным образом, в связи с ростом туристического сектора.

Помимо своего воздействия через транспортные перевозки, туризм всё больше обременяет окружающую среду за счёт использования воды, земли и энергии, создания инфраструктур, зданий и сооружений, загрязнения и отходов, фрагментации земли и растущего числа вторых жилищ. В некоторых популярных местах отдыха эти нагрузки привели к серьёзному ухудшению состояния местной окружающей среды, что негативно

сказывается на их туристической привлекательности.

Цены на поездки в отпуска непрерывно снижаются, и, одновременно, растёт доля расходов на туризм в семейном бюджете. Меняются схемы проведения отпусков, для которых становится характерным увеличение числа коротких перерывов в работе; люди путешествуют чаще, на более короткие сроки и на более далёкие расстояния. Самым популярным местом отдыха остаётся морское побережье, со значительным отрывом опережающим горы, города и сельскую местность, уровень популярности которых приблизительно одинаков.

Промышленность

В Западной Европе основным вызовом времени является обеспечение оптимальных условий для охраны окружающей среды при сохранении конкурентоспособности своей промышленности. При этом также необходимо учитывать тот факт, что именно наиболее загрязняющие отрасли промышленного производства (добывающая и химическая промышленность) характеризуются тенденцией наиболее интенсивного роста по сравнению с общими средними показателями промышленного роста.

Кроме того, следует указать, что наименее дорогостоящие меры технического усовершенствования были уже введены в действие. Учитывая рост объемов грузовых перевозок, необходимо также разрешить задачу роста спроса на эти перевозки, который связан с развитием промышленного производства. Загрязнение почвы, вызванное наличием четко определенных источников загрязнения, часто напрямую связано с местами расположения промышленных предприятий, которые были выведены из эксплуатации, с последствиями происшедших в прошлом промышленных аварий на предприятиях, а также с неправильной утилизацией и хранением промышленных отходов.

Сельское хозяйство

- 1) Акаев А. А., Парижское климатическое соглашение вступает в силу. Состоится ли великий Энергетический переход? // Вестник Российской академии наук. — 2020. — Т. 90, № 10. — С. 926-930
- 2) Бухтулова Е. В., Особенности подготовки питьевой воды // Экология промышленного производства. — 2016. — № 2. — С. 36-51
- 3) Горчакова Т. Ю., Современное состояние смертности населения трудоспособного возраста в России и странах Европы // Медицина труда и промышленная экология. — 2020. — Т. 60, № 11. — С. 756-759
- 4) Грушевенко Е. В., Сектор дорожного транспорта Европы. Фокус на электромобилях // Экологический вестник России. — 2016. — № 11. — С. 32-39
- 5) Клименко В. В., Парижская конференция по климату - поворотный пункт в истории мировой энергетики // Доклады Академии наук. — 2016. — Т. 468, № 5, июнь. — С. 521-530
- 6) Кокорин А. О., Парижское климатическое соглашение ООН: нынешнее и будущее воздействие на экономику России и других стран // Экологический вестник России. — 2016. — № 3. — С. 40-50
- 7) Колпаков А. Ю., Энергоэффективность: роль в сдерживании выбросов углекислого газа и определяющие факторы // Проблемы прогнозирования. — 2020. — № 6. — С. 141-150
- 8) Ксенофонтов Б. С., Проблемы подтопления и затопления селитебных территорий: европейский опыт // Безопасность жизнедеятельности. — 2017. — № 1. — С. 29-36
- 9) Общественная архитектура - будущее Европы // Техника-молодежи. — 2020. — № 3. — С. 32-33
- 10) Романова Э. П., Реализация концепции устойчивого развития в агроландшафтах Западной Европы // Вестник Московского университета. Сер. 5, География. — 2018. — N 3. — С. 62-68.
- 11) Рыженков А. Я., О принципе приоритета сохранения естественных экологических систем, природных ландшафтов и природных комплексов // Аграрное и земельное право. — 2017. — № 8. — С. 76-83.
- 12) Сильвестров С. Н., По поводу рисков Парижского соглашения о климате для социально-экономического развития России // Российский экономический журнал. — 2016. — № 6. — С. 32-43.
- 13) Ситолик Н. А., Возможности и опыт развития малых городов Европы // Менеджмент в России и за рубежом. — 2015. — № 4. — С. 61-66
- 14) Соловьянов А. А., Прошлый (накопленный) экологический ущерб: проблемы и решения. // Экологический вестник России. — 2015. — № 5. — С. 32-41
- 15) Фоменко А. И. Технологии переработки техногенного сырья: монография. — Москва. — Вологда: Инфра-Инженерия, 2018
- 16) Aus Sibirien - 2017 : научно-информационный сборник : [материалы IX Всероссийской научно-

практической конференции с международным участием "Стеллеровские чтения" (26 октября 2017 г., Тюмень), Международной научной конференции "22. Deutsch-Russische Begegnungen" (6-9 октября 2016 г. Галле, Германия), Международной научной конференции "23. Deutsch-Russische Begegnungen" (11-15 октября 2017 г., Галле, Германия)]. — Тюмень : Издательство Тюменского государственного университета, 2017. — 179 с.

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/kurovaya-rabota/241193>