



Россия в ВТО (требования к экологии транспортного комплекса)



Ирина КАРАПЕТЯНЦ

Irina V. KARAPETYANTS

С точки зрения экологической безопасности транспортный комплекс всегда представляет определенную угрозу окружающей среде, населению, всему живому миру. Причем специфика каждого вида транспорта – водного (морского, речного), железнодорожного, автомобильного, воздушного – привносит свои проблемы в общую картину. Автор анализирует различные аспекты меняющихся требований к экологическим рискам в контексте вступления России во Всемирную торговую организацию. В первую очередь, оценка дается экономическим, финансовым, нормативно-правовым сторонам новой для отечественного транспорта ситуации.

Ключевые слова: ВТО, Россия, транспортный комплекс, экологическая безопасность, международные стандарты, транспортная техника, энергетика, инфраструктура.

Карпетянц Ирина Владимировна – доктор исторических наук, профессор, директор института международных транспортных коммуникаций, проректор по международным образовательным программам Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Москва, Россия.

С августа 2012 года Россия официально стала членом Всемирной торговой организации (ВТО), которая объединяет сегодня 156 стран и регулирует 97% мирового товарооборота.

На первый взгляд, никаких серьезных прямых последствий по поводу соблюдения норм охраны окружающей среды для нас после вступления в ВТО не предполагается. Российская сторона не раз подтверждала, что все санитарные и фитосанитарные меры, которые в определенном смысле касаются экологии и записаны в Соглашении в качестве обязательств страны, могут применяться лишь в объеме, необходимом для защиты жизни и здоровья человека, животных и растений [1]. Вместе с тем РФ в связи с ее членством в ВТО и стремлением этой организации к решению экологических проблем должна признавать и разделять ее политику в данной сфере.

Обязательства России, ожидавшей приема в ВТО почти 19 лет, следовать установленным международным правилам так или иначе затронут национальный транспортный комплекс, имеющий по сравнению с развитыми странами невысокие экологические показатели, обусловленные изношенностью технических средств, медлен-

ным внедрением «зеленых» технологий. Тем более, что в отличие от своего предшественника (Генеральное соглашение по тарифам и торговле) ВТО может требовать обязательного исполнения арбитражных решений при судебных коммерческих спорах и налагать торговые санкции на членов организации, нарушающих ее положения по охране окружающей среды [2].

1.

Прежде всего России как члену ВТО надо, безусловно, знать, что в рекомендациях по торговой политике и практике постоянно даются ссылки на сертификацию систем экологического менеджмента на основании стандартов серии ИСО 14000 [3]. Основными инструментами экологического менеджмента являются:

1. Экспертиза и оценка воздействия на окружающую среду.
2. Экологический аудит.
3. Экологический контроль.
4. Экологическая сертификация.
5. Экологическая отчетность.
6. Экологический мониторинг.
7. Экологическая маркировка и реклама.

В этих условиях нужны меры по адаптации транспортного комплекса РФ к требованиям ВТО в контексте обеспечения его экологической безопасности.

Повышение экологичности транспорта напрямую связано с конкурентоспособностью. Сегодня и в перспективе конкурентные преимущества российской транспортной системы могут быть во многом достигнуты за счет внедрения инновационных технологий, сокращения потребления топлива, использования возобновляемых источников энергии, экологически чистых видов транспорта, оказывающих минимальное воздействие на окружающую среду.

Понимая масштаб возможной угрозы национальному транспортному комплексу при вступлении страны в ВТО, правительство в начале 2012 года приняло меры по адаптации экономики РФ к новым условиям. В том числе свой круг задач был очерчен для министерства транспорта. В основе подходов мысль о том, что российский транспорт не должен упустить новые возможности для выгодных перево-

зок пассажиров и грузов, в том числе транзитных, а также ни в коем случае не потерять способность контролировать транспортные потоки. И это все при той очевидности, что транспорт РФ не обеспечивает пока должного качества перевозок, сохранности грузов, не выдерживает сроков их доставки, не в полной мере соответствует требованиям международных экологических стандартов.

Главное беспокойство вызывает автотранспорт, являющийся основным загрязнителем окружающей среды. Причем усугубляет проблему то, что Россия «наводнена» значительным количеством автотранспортных средств, которые отслужили срок эксплуатации, не могут считаться ремонтпригодными, а их двигатели ориентированы на потребление топлива, несоответствующего требованиям европейских стандартов. Возраст почти 50% автобусов и тяжелых грузовиков, а также 25% легких коммерческих автомобилей превышает 15 лет.

Остро стоит задача обновления автотранспортных средств, меры государственной поддержки отечественного автопрома должны привести к снижению в 2,5 раза затрат на их техническое обслуживание. Ведь один современный автомобиль может заменить, по крайней мере, два аналогичных старше 15 лет с точки зрения технико-экономических и экологических показателей. Тем не менее эти меры будут эффективными лишь при комплексном подходе к созданию финансовых стимулов для покупки нового автомобиля вместо старого.

Автомобильные производители планируют расширить выпуск современных типов автотранспортных средств. По словам специалистов «Группы ГАЗ», сейчас разрабатываются модели с учетом требований потенциальных экспортных рынков. К примеру, создание новых автобусов, ориентированных на топливо стандартов Евро-4, Евро-5, EEV (Евро-5+), поменяет не только технологии, но всю структуру основного производства. Более или менее оптимистичны и специалисты, занимающиеся конструированием автомобилей, работающих на водородном топливе.

Известно, что во всем мире водородные технологии уже прошли стадию НИОКР





и находятся на этапе промышленного производства и коммерциализации. Свой научный потенциал есть и у институтов РАН, государственных научных центров, технических университетов страны — они способны представить инновационные разработки в области водородных технологий, топливных элементов, криогенной техники и др. [5]. С учетом этого потенциала и того, что РФ не является лидером в сфере экологически чистых транспортных средств, остается надеяться, чтобы с вступлением в ВТО на отечественный рынок придет наконец соответствующая инновационная техника.

К сожалению, наряду с этими надеждами существуют опасения, что с открытием рынка для иностранных компаний в РФ будут продолжать ввозить транспортные средства прежних поколений, не вписывающиеся в современную систему экологических параметров по энергопотреблению, качеству топлива и выбросам CO_2 . Для примера: в КНР и Бразилии запрещено импортировать старые модели автомобилей, а в Индии налог на их ввоз равняется 200%. Подчеркну, в России остается очень низкой сама готовность отечественных автомобильных перевозчиков к ужесточению конкуренции и выполнению требований международных стандартов. И если национальные производители не предложат им конкурентоспособную технику, то перевозчики будут вынуждены покупать иностранную. Тем более, что после ратификации соглашения о вступлении России в ВТО на новые импортные грузовики полной массой 5–20 т пошлины к 2016 году снизятся с нынешних 25% до 15%, а на машины полной массой более 20 т — с 25% поэтапно сначала до 10%, а затем и 5%.

2.

Несмотря на то, что РФ сохраняет возможность контролировать вопросы регулирования общественного и железнодорожного транспорта, вступление в ВТО может все-таки затронуть железнодорожную отрасль. Из-за недостатка некоторых видов специализированного и универсального подвижного состава, ветхого вагонного парка, несоответствия технических требований международным экологиче-

ским стандартам существует вероятность снижения конкурентоспособности российских железных дорог. По словам президента ОАО «РЖД» В. И. Якунина, закрепляя положение о том, что «безопасное и устойчивое функционирование транспортной системы прямо влияет на экономическую, военную, технологическую, экологическую и социальную безопасность, необходимо улучшать экологические показатели в сфере железнодорожного транспорта с целью снижения отрицательного воздействия на окружающую среду» [6]. В экологической стратегии ОАО «РЖД» на период до 2015 года и перспективу до 2030 года, в том числе имея в виду вхождение РФ в ВТО, были определены целевые ориентиры, реализация которых позволит успешно конкурировать с аналогичными ведущими зарубежными предприятиями. Это:

— снижение негативного воздействия на окружающую среду на 35% к 2015 году и на 70% к 2030 году;

— внедрение эффективных ресурсосберегающих, природоохранных технологий и экологически чистых материалов;

— снижение энергоемкости перевозок, сокращение удельного расхода электроэнергии на тягу поездов на 14,4%, топлива — на 9,1%;

— повышение экологической безопасности и социальной ответственности в деятельности компании [7].

В утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 06.08.2012 года концепции развития системы управления природоохранной деятельностью холдинга были обозначены стратегические задачи в сфере экологии. К ним относятся:

1. Повышение экологической безопасности железнодорожного транспорта.

2. Повышение инвестиционной привлекательности отраслевых проектов.

3. Поддержание высокого уровня готовности к работе в чрезвычайных ситуациях (связанных с ликвидацией экологических последствий аварий и иных неблагоприятных происшествий).

4. Приведение качества транспортных услуг и безопасности перевозок в соответствие с требованиями населения, экономики и мировых стандартов (в части требований природоохранного законодательства).

Предпринятые усилия предусматривали появление природоохранных программ и программ управления отходами; осуществление управления экологическими рисками; контроля за эксплуатацией природоохранных объектов; ликвидацию экологического ущерба от производственной деятельности и аварийных ситуаций, в том числе загрязнений прошлых лет; ведение учетной и отчетной документации.

Компания серьезно намерена внедрять систему производственного экологического контроля, мониторинга и аудита, взаимодействовать с надзорными органами, организовать сертификацию экологического менеджмента [8]. В условиях ВТО и технические средства, и услуги призваны отвечать стандартам качества серии ИСО, а определяться степень экологичности должна независимой оценкой технического состояния объектов.

Целью построения системы экологического менеджмента (СЭМ) является достижение и демонстрация высокой экологической готовности структур ОАО «РЖД» с перспективой вхождения в рейтинг 500 самых экологически эффективных компаний мира. СЭМ позволяет на основе передового международного опыта сформировать экологическую политику, установить порядок ее реализации, достичь соответствия требованиям мировых стандартов.

3.

Одной из актуальных тем в связи с вступлением страны в ВТО становится применение экологически чистых видов водного транспорта, использование самых современных технологий очистки сточных вод, развитие природоохранной деятельности в районах Каспийского, Балтийского, Азово-Черноморского водоемов, морей Севера и Дальнего Востока, а также основных водных артерий России — Волги, Енисея, Амура, Лены [9].

Особенно большие проблемы стоят в области строительства и модернизации водного (морского) транспорта, который устарел на 80%. Несмотря на все существующие льготы, строительство пассажирского флота остается нерентабельным. Срок окупаемости нового судна — почти 30 лет; модернизации — около 10 лет. Постановлением правительства РФ от 22 мая 2008 года

предусмотрено возмещение затрат только на строительство нового флота [10]. Пассажирские суда имеют повышенную энергозатратность (объем потребляемого топлива примерно в два раза превышает потребности современных двигателей). То есть нужна реальная программа господдержки модернизации и строительства пассажирского флота, отвечающего по своим экологическим и техническим показателям лучшим мировым образцам.

После вступления России в ВТО на внутренних водных путях появятся суда под иностранными флагами. Однако они могут приходиться из европейских стран только через моря, а следовательно, в морских районах необходимо соблюдать международные МППСС-72 — международные правила предупреждения столкновений судов, разработанные Международной морской организацией (ИМО). Логично будет российские правила судовождения сделать похожими на МППСС-72, часть которых регламентирует вопросы экологии. Это облегчит их понимание и запоминание экипажами судов смешанного (река — море) плавания. Подобная политика соответствует требованиям ИМО, которая в 2011 году предложила странам — членам официально утвердить проект комплекса технических и эксплуатационных мер, позволяющих повысить энергоэффективность и сократить транспортные выбросы судов (CO₂).

Предварительный анализ обязательств РФ по проблеме сокращения выбросов парниковых газов, в том числе с морского и речного транспорта, закрепленных за страной после подписания ею Рамочной конвенции ООН по изменению климата и Киотского протокола, был проведен в 2010 г. на основе государственного контракта № РТМ-45/10 от 14.09.2010 года. В результате сделаны следующие выводы. Оценки расхода топлива и соответственно количества выбрасываемых парниковых газов судами, плавающими под флагом России, показывают, что морским транспортом выбрасывается 7,8 млн тонн CO₂ в год, речным — 3,7 млн тонн. Что касается эксплуатационных коэффициентов энергоёмкости основных типов транспортных судов, то часть из них имеет низкую энергоэффективность. Это обусловлено как





тяжелыми условиями эксплуатации в ледовой обстановке, так и возрастом судов или недостатками их эксплуатации. В то же время значения конструктивных коэффициентов близки к значениям коэффициентов энергоэффективности судов других стран. В результате исследования были:

– разработаны научно обоснованные предложения по позиции Российской Федерации в отношении общих с ИМО задач по сокращению выбросов парниковых газов с судов;

– подготовлены предложения по комплексу мер, направленных на повышение энергоэффективности российских морских и речных транспортных судов, сокращению выбросов парниковых газов;

– рассмотрены сценарии развития ситуации (динамики сокращения выбросов парниковых газов российскими морскими и речными транспортными судами) на период до 2020 и 2050 годов.

С учетом того, что для России в условиях ВТО оптимальной является позиция, основанная на предъявлении водному (морскому) транспорту требований по сокращению выбросов парниковых газов, исходя преимущественно из его технических возможностей и организационных предпосылок, в числе прочего были сформулированы и превентивные меры: а) снижение скорости судов (при снижении скорости контейнеровоза, например, на 10–50% расход топлива и выбросы парниковых газов падают на 20–70%.); б) использование новых видов топлива (дизельного, биотоплива, синтетического – диметилового эфира (ДМЭ) и др). Согласно рекомендации ИМО, морские суда, возраст которых к 2020 году будет превышать 15 лет, должны быть исключены из эксплуатации и флот подлежит обновлению [11]. Однако реализация этого пункта маловероятна в РФ по экономическим причинам. Поэтому в последующем предельный возраст морских транспортных судов был ограничен 30 годами, поскольку это приближает к стандартам проектирования, одобренным ИМО в 2010 году. В частности, танкеры и балкеры должны теперь проектироваться так, чтобы сроки их эксплуатации оказались не менее 25 лет. Исходя из этого, к 2020 году должны быть исключены из эксплуатации 912 морских транспортных судна.

Что касается судов внутреннего плавания, то на период до 2020 года их будет поставлено 97 единиц, а списанию, имея в виду предельный возраст 30 лет, подлежат 3384 единицы. По сути, от критерия возраста для транспортного судна внутреннего плавания приходится отказаться, ибо и после 2020 года будут эксплуатироваться более чем 30-летние «старички».

4.

Вхождение РФ в ВТО потребует изменения экологической политики и в отношении воздушного транспорта. Значительная часть гражданской авиации – это арендуемые у иностранных перевозчиков средства, которые технически устарели. Доля их достигает 50%, а объем перевозок – 80%. Не лучше обстоит дело и с техническим состоянием непосредственно российских самолетов. Рассредоточение управления между пятью федеральными ведомствами не позволяет ввести эффективную систему сертификации и контроля, без чего безопасность полетов остается под вопросом.

С учетом того, что цена российского «входного билета» в ВТО – отказ от платы зарубежных авиакомпаний за пролеты по транссибирскому маршруту, со следующего года наши потери составят 320 млн евро ежегодно. Поскольку Евросоюз намерен ввести плату за эмиссию парниковых газов с российских авиакомпаний, летающих в Европу, в качестве «симметричного ответа» предлагается ввести аналогичную оплату для зарубежных авиакомпаний, летающих в Россию или над нею. Было также принято решение поручить правительственным структурам разработать национальную систему экологических платежей, соответствующую рекомендациям ИКАО.

Повышение экологичности воздушного транспорта связано с применением комбинированных многотопливных силовых установок, работающих как на традиционных (керосин, бензин, дизельное топливо), так и альтернативных (сжиженные метан, природный и попутный газы) видах топлива. Это не только существенно улучшает экологию, но и снижает эксплуатационные расходы.

Использование летательных аппаратов, применяющих технологии, способствующие уменьшению шума на местности и в пас-

сажирском салоне, внедрению мер подавления и снижения его уровня тоже становится обязательным условием повышения конкурентных преимуществ национальных авиаперевозчиков.

Чтобы играть с иностранными компаниями по одним правилам, российские предприятия при господдержке должны создавать современные санитарно-защитные зоны аэропортов с учетом требований обновляемой нормативной базы, решать вопросы обеспечения охраны окружающей среды с помощью сертификации объектов и работ в авиационном секторе. Необходимо: контроль уровня воздействия авиатехники на окружающую среду, оценка выбросов парниковых газов в соответствии с рекомендациями ИКАО и требованиями директивы ЕС 2008/101/ЕС, проведение энергоаудита, а также мероприятий по повышению энергоэффективности деятельности авиакомпаний и аэропортов.

5.

В процессе формирования новой модели развития экономики России в условиях ВТО имеет важное значение последовательная гармонизация нормативно-технической базы с соответствующими международными стандартами, включая и сферу экологической безопасности транспортного комплекса РФ. Эффективность использования этого инструмента должна основываться на создании совместимой с международными нормативами законодательной базы, в первую очередь ориентированной на соблюдение экологических обязательств и требований. От этого зависит успешность прохождения процедуры сертификации качества, в том числе и для транспортных средств.

В РФ сертификация требует больших затрат и концентрированных усилий на всех уровнях. Дефицит финансирования серьезно снижает ее темпы и тем самым удлиняет сроки введения и применения стандартов качества. Противодействует должному ходу вещей и бюрократизация процедур сертификации — она осуществляется непосредственно государственными органами в разрешительном порядке, предусматривающем обязательную формальную регистрацию на платной основе, что не всегда по силам предприятиям.

В связи с вхождением в ВТО само внимание к развитию сертификации в России определенно усилилось. Несмотря на то, что начало внедрению стандартов ИСО серии 9000 (стандарты качества) было положено еще в 1987 году, все последующее время этот процесс шел довольно медленно. Первым серьезным стимулом на новом этапе стало постановление правительства РФ 1998 года, посвященное мерам по совершенствованию систем обеспечения качества продукции и услуг, под которые в условиях ВТО подпадает и транспорт. В постановлении важнейшей задачей федеральных органов исполнительной власти определено осуществление поддержки субъектов хозяйственной деятельности, внедряющих системы качества на основе государственных стандартов серии ГОСТ Р ИСО 9000 в целях повышения конкурентоспособности выпускаемой продукции. Эти стандарты были приняты как государственные в 1998 году. А в декабре 2000 года введена новая их версия, в связи с чем в последнее время заметно усилилась работа по внедрению и государственных стандартов как таковых, и имеющим отношение к экологии. Одновременно постепенно включаются в действие как государственные и стандарты ИСО серии 14000 по созданию систем управления окружающей средой и экологической маркировке.

Как показывает опыт многих стран, применение таких стандартов помогает совершенствованию систем управления производством, ориентированных на изготовление качественной с точки зрения экологических нормативов продукции, повышение ее конкурентоспособности, все более надежное выполнение требований заказчиков (импортеров) к экологическим параметрам изделий и услуг.

6.

Как известно, помимо оптимистического сценария по поводу ожидаемого повышения конкурентоспособности российских предприятий, в том числе и транспортных, есть и пессимистический. Вступление в ВТО может принести ряд негативных для страны последствий, связанных с выполнением страной экологических требований, низкой оценкой качества услуг,





включая перевозки. По данным Минэкономразвития РФ, уже 26 стран приняли более 130 ограничительных мер по ввозу российских товаров и услуг на свои рынки, часть из них — по экологическим критериям. **Генеральное соглашение о тарифах и торговле (ГАТТ)**, под которое не подпадают политические решения стран-членов ВТО, касающиеся охраны окружающей среды, здоровья населения и защиты живой природы, может существенно нарушить сложившийся в России макроэкономический баланс, базирующийся на «внутренних ценах» на сырье, топливо, энергию и транспорт. Автономная и тарифная система, защищающая отечественного товаропроизводителя и экспортера.

Соглашение по техническим барьерам в торговле, определяющее условия применения регламентов, процедур сертификации и прочее, способно повлиять на сохранение уровня и даже расширение масштабов «грязного производства» в стране, что сопряжено с отсутствием механизма, препятствующего формированию «двойных экологических стандартов».

Сфера, подпадающая под действие **Генерального соглашения по торговле услугами (ГАТС)**, в России находится на стадии становления и абсолютно не адаптирована к либерализации. В случае открытия для иностранных операторов рынков экологических услуг (жилищно-коммунальное хозяйство (ЖКХ), очистка коммунальных стоков, снижение уровня загрязнения воздуха и т. д.) восстановление загрязненных почв и водоемов, ликвидация последствий аварий, борьба с шумами транспортных средств станут главными препятствиями РФ на пути полноценного вхождения в ВТО.

Вместе с тем, несмотря на проблемы, которые могут возникнуть в транспортном комплексе, Союз транспортников России связывает это событие с позитивными переменами в отрасли. Вступление в ВТО будет стимулировать рост внешней торговли, спрос на транспортно-логистические услуги. Наибольшие темпы роста объемов перевозок прогнозируются на морском, автомобильном и воздушном видах транспорта, а также в секторе логистических и терминально-складских услуг. Новая ситуация способна стимулировать и увеличение транзитных потоков грузов и пассажиров, расширить

возможности выхода отечественных поставщиков транспортных и логистических услуг на зарубежные рынки. Впрочем, для этого уровень развития транспорта и транспортной инфраструктуры в стране по своим техническим, экономическим и экологическим показателям должен соответствовать уровню экономически развитых государств мира.

Для преодоления технологической отсталости отечественного машиностроения (разрыв с ведущими мировыми производителями по ряду позиций сегодня составляет 15–20 лет) необходимо создание производства с возможностью осуществлять любую компоновку оборудования, выпуск мощных дизелей, современных тяговых двигателей, силовых преобразователей, комплектующих узлов и деталей для подвижного состава. Это возможно как за счет модернизации отечественных производств, так и трансферта зарубежных технологий с обязательной их локализацией на территории России. Чтобы стимулировать транспортные компании к обновлению парка, следует разработать экономические механизмы, четко демонстрирующие финансовую непривлекательность использования морально и физически устаревших транспортных средств. Такие механизмы могут быть основаны на мерах тарифной, страховой и амортизационной политики, налогового и таможенного регулирования. РФ, как и любой член ВТО, должна обеспечить соответствие своих нормативно-правовых актов и административных процедур обязательствам, вытекающим из участия в ГАТС.

7.

Таким образом, в связи с присоединением РФ к ВТО требования к повышению экологической безопасности транспортного комплекса будут возрастать, несмотря на:

- отсутствие прямых обязательств России перед ВТО в отношении соблюдения жестких норм по охране окружающей среды;

- сохранение национального режима регулирования организации перевозок в сфере железнодорожного и общественного, а также внутреннего (водного) транспорта;

- использование базовых российских стандартов технических и экологических параметров транспорта в условиях постепенного их пересмотра в течение семилетнего переходного периода;

— отставание на уровне международных организаций, в том числе транспортных, права на соблюдение устанавливаемых глобальных правил в сфере экологии, исходя их существующих технических и организационных возможностей страны.

В то же время экологическая устойчивость транспорта РФ, это убеждение крепнет, может стать в новых условиях одним из главных факторов, влияющих на повышение его конкурентоспособности, развитие национальной торговли, эффективное использование транзитного потенциала.

Ориентация транспортного комплекса на достижение современных показателей экологической безопасности будет способствовать скорейшей совместимости национального и международного транспортного законодательства, интеграции транспортной стратегии России с программами развития транспорта в ведущих зарубежных странах, позволяющей ей укрепиться на глобальном рынке транспортных услуг.

Известно, к примеру, что Япония и Германия ввели у себя самые жесткие в мире экологические требования по отношению к производству транспортных средств. Результат этой политики — первое место среди мировых поставщиков современных транспортных технологий. Использование экологически чистых технологий, материалов, видов транспорта и объектов транспортной инфраструктуры в РФ поможет выходу отечественных операторов транспортных и логистических услуг на зарубежные рынки, гарантирует полноценное включение в глобальные транспортные сети.

Вступление России в ВТО, по мнению специалистов, обеспечит привлечение из-за рубежа инноваций для развития в стране экологичных видов транспорта, расширение инвестиций в их производство, ускорит переход на современные стандарты топлива. Приход иностранных компаний, предлагающих услуги по утилизации транспортных отходов, очистке сточных вод, загрязнению почвы заметно снизит негативные последствия транспортной деятельности.

Наибольший эффект в области повышения экологичности транспорта будет, как ожидается, достигнут при выполнении следующих мероприятий:

1) совершенствование автодорожных покрытий, технического уровня и обустрой-

ства автомобильных дорог, а также повышение их пропускной способности, в том числе за счет строительства обходов населенных пунктов;

2) строительство обходов крупных железнодорожных узлов и расширение полигона электротяги на железнодорожном транспорте;

3) переоснащение парков транспортных средств железнодорожного, морского, речного и воздушного транспорта подвижным составом и судами нового поколения, а также модернизация эксплуатируемого парка;

4) переход на потребление топлива Евро 4 и Евро 5, использование возобновляемых источников энергии;

5) создание специализированных экологически безопасных транспортно-логистических комплексов для хранения и перевозки угольных, нефтяных, химических грузов и удобрений;

6) включение транспортных предприятий в систему экологического менеджмента и аудита;

7) переход на стандарты качества и управления окружающей средой ИСО 9000 и 14000;

8) разработка, внедрение и стимулирование мотивации использования гибридных автотранспортных средств и альтернативных источников энергии.

Вместе с тем, не надо забывать, формирование экологического пакета мер в ответ на новые требования после вступления России в ВТО должно не противоречить тем правилам, которые действуют в едином транспортном пространстве Таможенного союза. И это еще одна сегодняшняя реальность, без которой будет неполной любая экспертная оценка.

ЛИТЕРАТУРА

1. Доклад Рабочей группы по присоединению Российской Федерации к Всемирной торговой организации 16 ноября 2011 года (WT/ACC/ RUS/70 WT/ MIN (11)/2) — www.wto.ru/ru/content/documents/.../ReportOfTheWorkingPartyRus.doc

2. Зуева И. А. Эволюция ГАТТ и создание ВТО в процессе глобализации // Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского. — 2010. — № 6. — С. 306–310.

3. Стандарт ISO 14001:2004 (ГОСТ Р ИСО 14001—2007). Системы экологического менеджмента. Требования и руководство по применению.

4. Меры по адаптации экономики Российской Федерации к условиям членства в ВТО, проработываемые федеральными органами исполнительной власти РФ. ria.ru/economy/20120912/748398453.html





152

5. Раменский А. Аш два! Шагай в ногу с ВТО. — М.: ИТЦ «Водородные технологии», 2012.

6. Якунин В. И. Проблемы международной гармонизации железнодорожного права России: Монография. — М.: Научный эксперт, 2008. — 224 с.

7. Экологическая стратегия ОАО «РЖД» на период до 2015 года и перспективу до 2030 года. Утв. распоряжением ОАО «РЖД» 13.02.2009 г. № 293р) doc.rzd.ru/doc/err404/doc?STRUCTURE_ID=704&layer_id...

8 Концепция развития системы управления природоохранной деятельностью холдинга ОАО «Российские железные дороги». Утверждена распоряжением ОАО «РЖД» от 6 августа 2012 г. N 1575р www.consultant.ru/document/cons_doc_EXP_540927/

9. Санкт-Петербург — морская столица России. III международный форум «Экология». 29–31 марта 2012 года. www.ecoguild.ru/docs/2012spbeco.htm

10. Постановление правительства РФ № 383 «Об утверждении правил предоставления субсидий российским транспортным компаниям и паромствам на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях в 2008–2010 годах на закупку гражданских судов, изготовленных на российских верфях, а также лизинговых платежей по договорам лизинга, заключенным в 2008–2010 годах с российскими лизинговыми компаниями на приобретение гражданских судов, изготовленных на российских верфях» от 22 мая 2008 г. www.minpromtorg.gov.ru/docs/government/27/

11. Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года. Утверждена распоряжением правительства Российской Федерации от 8 декабря 2010 г. N 2205-р, www.rg.ru/2010/12/21/mordeyatelnost-site-dok.html

RUSSIA AND WTO (REQUIREMENTS CONCERNING ECOLOGY OF TRANSPORT COMPLEX)

Karapetyants, Irina V. – D.Sc. (History), professor, director of the institute of international transport communications, vice-rector for international educational programs of Moscow State University of Railway Engineering (MIIT), Moscow, Russia.

Transport network and structures are always of a certain threat to environment, population, nature. The features of every mode of transportation (sea, river, rail, air, and road) add its specific problems. The author analyzes

different aspects of changing requirements to ecological risks' control in the context of adhesion of Russian Federation to World trade organization. The economic, financial, legal aspects are assessed.

Keywords: WTO, Russia, transport complex, ecological safety, environment, international standards, transport vehicles, energy, structures.

REFERENCES

1. Report of work group on adhesion of Russian Federation to WTO of November, 16, 2011. (WT/ACC/RUS/70 WT/MIN (11) /2) – www.wto.ru/ru/content/documents/.../ReportOfTheWorkingPartyRus.doc

2. Zueva I. A. Evolution of GATT and creation of WTO in the globalization process [Evolutsiya GATT i sozhdanie VTO v protsesse globalizatsii]. Vestnik Nizhegorodskogo universiteta im. N. I. Lobachevskogo, 2010, № 6, pp. 306–310.

3. Standard ISO 14001:2004 (GOST R ISO 14001–2007). Systems of ecological management. Requirements and implementation guide.

4. Measures of adaptation of the economics of Russian Federation to the conditions of membership in WTO, elaborated by federal agencies of executive power of Russian Federation [Merya adaptatsii ekonomiki Rossiyskoy Federatsii k usloviyam chlenstva v VTO, prrabatyvaemye federal'nyimi organami ispolnitel'noy vlasti RF]. ria.ru/economy/20120912/748398453.html

5. Ramenskiy A. H₂! Keep step with WTO [Ash 2. Shagay v nogu s VTO]. Moscow, ITTs «Vodorodnye tehnologii», 2012.

6. Yakunin V. I. Problems of international harmonization of rail laws of Russia [Problemy mezhdunarodnoy garmonizatsii zheleznodorozhnogo prava Rossii]. Monograph. Moscow, Nauchnyy ekspert publ., 2008, 224 p.

7. Ecological strategy of JSC Russian Railways for the period till the year 2015 and the outlook for 2030. Adopted by JSC Russian Railways 13.02.2009 № 293r. doc.rzd.ru/doc/err404/doc?STRUCTURE_ID=704&layer_id...

8 Concept of development of management system of environmental protection of holding company Russian Railways. Adopted 6.08.2012 N 1575r. www.consultant.ru/document/cons_doc_EXP_540927/

9. St.Petersburg – Sea Capital of Russia [Sankt-Peterburg – morskaya stolitsa Rossii]. III international forum «Ekologiya». 29–31.03. 2012. www.ecoguild.ru/docs/2012spbeco.htm

10. Decree of the Government of Russian Federation № 383 on the adoption of rules of according of subsidies to Russian transportation companies and steamship lines to reimburse part of expenses to pay interests on the credits ... to pay for ships, made at Russian yards and for leasing payments... [«Ob utverzhenii pravil predostavleniya subtsidii rossiyskim transportnym kompaniyam i parohodstvam na vozmeschenie chasti zatrat na uplatu protsentov po kreditam, poluchennym v rossiyskikh kreditnykh organizatsiyah v 2008–2010 godah na zakupku grazhdanskikh sudov, izgotovlennykh na rossiyskikh verfyah, a takzhe lizingovykh platezhey po dogovoram lizinga, zaklyuchennym v 2008–2010 godah s rossiyskimi lizingovymi kompaniyami na priobretenie grazhdanskikh sudov, izgotovlennykh na rossiyskikh verfyah» ot 22 maya 2008 g]. www.minpromtorg.gov.ru/docs/government/27/

11. Strategy of development of sea activities of Russian Federation till the year 2030 [Strategiya razvitiya morskoy deyatel'nosti Rossiyskoy Federatsii do 2030 goda]. Adopted by the decree of the Government of Russian Federation 8.12.2010 N 2205-r, www.rg.ru/2010/12/21/mordeyatelnost-site-dok.html

Координаты автора (contact information): Карапетыанц И. В. (Karapetyants I. V.) – karapetyants.imo.miit@gmail.com.

Статья поступила в редакцию / article received 13.05.2013

Принята к публикации / article accepted 31.05.2013