
УПРАВЛЕНИЕ ПРИРОДООХРАННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ: ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

Кручинина Наталья Викторовна,

кандидат экономических наук, доцент кафедры бухгалтерского учета и экономической информатики Московского государственного университета путей сообщения (Поволжского филиала); twins_77@inbox.ru

Колотырин Константин Павлович,

доктор экономических наук, профессор кафедры экономики и организации предприятий АПК Саратовского государственного аграрного университета; twins_77@inbox.ru

Показана необходимость новых подходов для решения имеющихся и назревающих сложных проблем в области управления природоохранной деятельностью на железнодорожном транспорте. Особая роль отведена специфике экологических проблем железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: управление, природоохранная деятельность, железнодорожный транспорт, устойчивое развитие.

Предпринятые в последние годы меры по совершенствованию управления природоохранной деятельностью на железнодорожном транспорте оказались недостаточно эффективны, и переломить сложившиеся негативные тенденции пока не удалось. Такое состояние требует смещения акцентов с природоохранных мероприятий «на конце трубы» на радикальное повышение эффективности природоохранной деятельности путем внедрения наилучших доступных технологий. Концентрация усилий государства в условиях устойчивого развития и вступления РФ в ВТО должна быть направлена на формирование условий, стимулирующих экологоориентированное поведение крупнейшего хозяйствующего субъекта страны.

Особую остроту экологическая проблематика в России приобрела с начала текущего десятилетия, когда были исчерпаны временные резервы, связанные с резким падением национального производства и вызванным преимущественно этим фактором некоторым сокращением негативного давления на окружающую среду.

Повышенное внимание государства к вопросам охраны окружающей среды, заставляет крупные компании пересмотреть своё отношение к экологической безопасности. Российские железные дороги являются второй по величине транспортной системой мира, уступая по общей длине эксплуатационных путей лишь США. Российская Федерация в настоящее время осуществляет более 20 процентов грузооборота и 10 процентов пассажирооборота всех железных дорог мира [4]. Между тем, компания ОАО «РЖД», являясь важнейшим звеном транспортной системы страны и системообразующим элементом российской экономики, несет в себе определенную степень риска, как для человека, так и для окружающей среды.

С середины 90-х годов XX века динамика снижения воздействия хозяйственной деятельности Компании на окружающую среду обеспечивалась падением грузооборота и передачей части источников загрязнений в муниципальную собственность. На протяжении последнего десятилетия ситуация изменилась, грузооборот Компании имеет устойчивую тенденцию роста, что при 50-ти процентном уровне износа основных производственных фондов и недостаточном финансировании природоохранных мероприятий будет способствовать нарастанию экологических рисков для ее устойчивого развития. В связи с этим одной из основных стратегических целей развития железнодорожного транспорта является обеспечение права граждан на благоприятную окружающую среду.

Результатом структурных реформ, проводимых в ОАО «РЖД», стал выход из состава компании ряда предприятий, в том числе Первой грузовой компании. Это привело к перераспределению отрицательного воздействия на окружающую среду. Так, например, по данным годовых отчетов Компании выбросы от стационарных источников загрязнения в 2009 году в целом по ОАО «РЖД» сократились на 8,5%, а в 2010 году – еще на 10%. Однако, например, по предприятиям инфраструктуры отсутствует динамика к снижению выбросов [3, 6].

В процессе хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта образуется порядка 600 наименований отходов, часть из которых специфична и образуется только на железных дорогах. Несмотря на рост объемов обезвреживания и использования в технологических процессах отходов, доля отходов, передаваемых для утилизации сторонним организациям, остается высокой. Так, в 2009 году доля отходов, переданных для утилизации в ОАО «РЖД» составляла 68%, а в 2010 году – 63% [3].

Основную долю использованных и утилизированных отходов составляют отходы 4 и 5 классов опасности, то есть практически неопасные. Все наиболее опасные отходы 1 и 2 классов передаются для обезвреживания специализированным сторонним организациям. Основные проблемы как в целом по ОАО «РЖД», так и по предприятиям инфраструктуры, возникают при образовании отходов 3 класса опасности, для использования и

утилизации которых требуются экологически чистые технологии. Таким образом, вопрос использования и утилизации отходов, особенно 3 класса опасности, представляет на сегодняшний день серьезную проблему. В целом уровень использования отходов по ОАО «РЖД» не превышает 40%, что значительно ниже, чем в целом по промышленности [5].

В связи с вышеуказанным обстоятельством действующими и потенциальными рисками деятельности ОАО «РЖД» являются: наложение ограничений на деятельность объектов, не соответствующих нормам экологической безопасности вплоть до полного запрещения их функционирования, рост расходов на экологические платежи и штрафы за превышение предельно допустимых норм выбросов, снижение гудвила компании. Так, по предложению В.В. Путина для предприятий, не соблюдающих законодательство и нарушающих установленные экологические нормативы, необходимо увеличить штрафы и санкции, а для тех предприятий, которые, напротив, активно вкладывают средства в модернизацию производства, энергосбережение и экологически чистые технологии – предусмотреть преференции [1].

В качестве первоочередных мер до 2015 г. в Экологической стратегии ОАО «РЖД», а также в Стратегии инновационного развития ОАО «РЖД» (Белая книга ОАО «РЖД») намечено проведение следующих мероприятий:

- срочное строительство сооружений по очистке сточных вод, сбрасываемых в настоящее время без очистки в водные объекты и на рельеф местности;
- строительство и реконструкция сооружений по очистке недостаточно очищенных сточных вод, сбрасываемых в водные объекты, в муниципальные системы канализации и на рельеф местности, которые в настоящее время не очищаются до нормативов;
- внедрение технологий по утилизации отходов 3 класса опасности;
- перевод котельных на новые виды топлива, замена устаревших двигателей тепловозов и т.д.

Особенно актуальной в настоящее время становится тема управления экологическими рисками в связи с планируемым на государственном и региональных уровнях ужесточением требований к охране окружающей среды.

Экологические платежи ОАО «РЖД» к 2016 году могут возрасти в десятки раз. При ожидаемом увеличении нормативов платы экологический финансовый риск для ОАО «РЖД» (экологические платежи и штрафы) возрастает многократно, что может существенно повлиять как на репутацию Компании, так и на ее финансовую стабильность.

Устойчивое развитие компании зависит от способности управлять рисками, и прежде всего, экологическими, поскольку именно они генерируют значительные социальные и экономические риски.

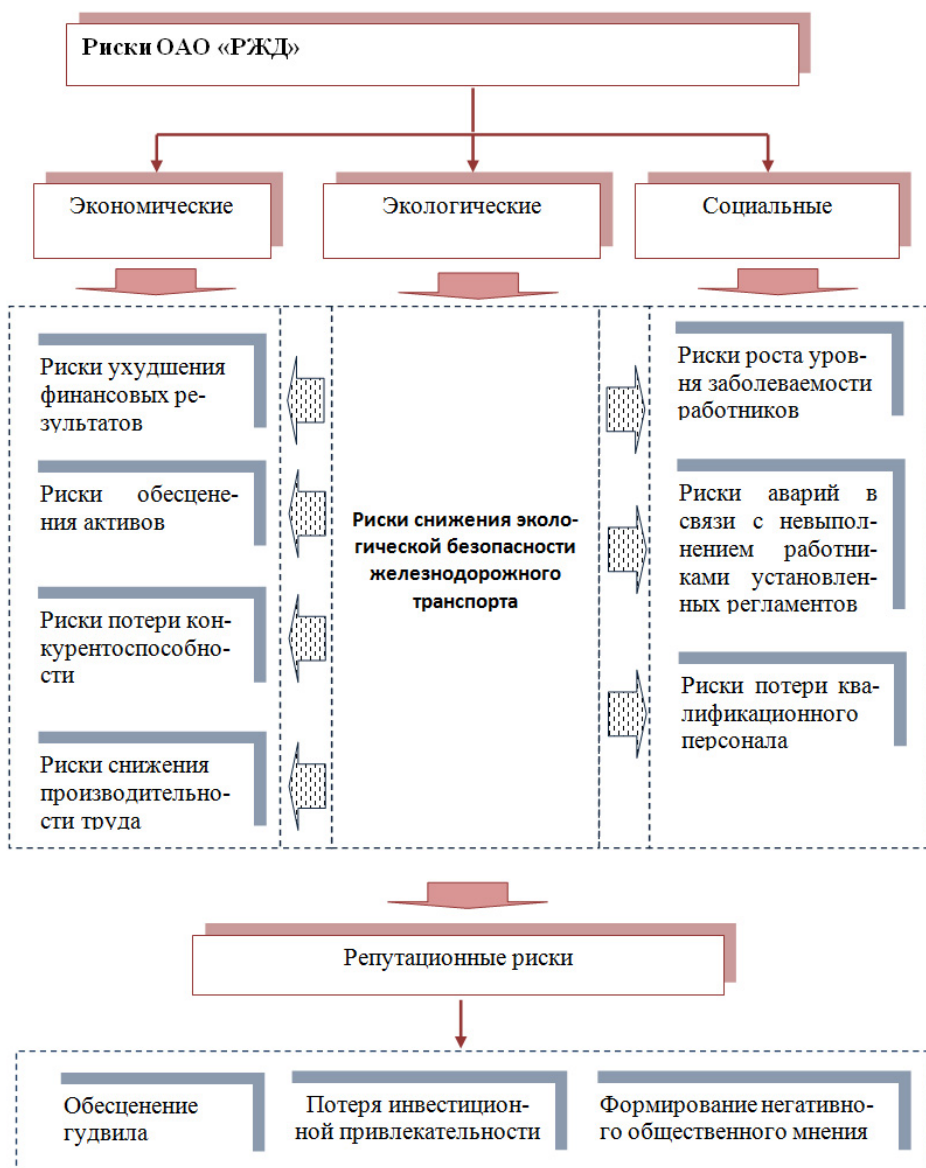


Рис. Взаимосвязь экологических, социальных и экономических рисков компании

Таким образом, одной из важнейших основ обеспечения устойчивого развития железнодорожного транспорта является построение эффективной системы управления охраной окружающей среды, реализующей современные международно-признанные принципы и механизмы в данной области, и обеспечивающей экологически сбалансированное развитие экономики и социальной сферы страны. Учитывая обозначившиеся в последние годы тенденции роста отечественной экономики и соответственно грузооборота железнодорожного транспорта, следует отметить нарастание остроты экологических проблем и усиление в этой связи озабоченности населения, органов государственной власти и местного самоуправления.

Проведенный анализ показал, что одной из главных проблем на современном этапе развития предприятий железнодорожного транспорта является формирование системы мер по обеспечению устойчивого развития, базирующихся на разработке и внедрении новых и максимальном использовании существующих экологически приемлемых (безопасных), мало- и безотходных, энерго- и ресурсосберегающих технологий на основе методологии «наилучших доступных технологий» (НДТ). В своей программной статье В.В. Путин отметил: «Новая экономика России – это экономика постоянно обновляющихся технологий. Доля предприятий, внедряющих технологические инновации, должна вырасти в два с половиной раза к концу десятилетия с нынешних 10,5 до 25%, то есть достигнуть сегодняшнего средневропейского уровня» [2].

Вступление России в ВТО актуализирует задачу повышения конкурентоспособности производства и продукции, прежде всего, в разрезе соблюдения экологических стандартов. В настоящее время промышленность должна осуществить переход на новый технологический уровень и законодательство в области охраны окружающей среды отражает поэтапный характер такого перехода. Управление охраной окружающей среды, в свою очередь, обеспечивает баланс интересов промышленности, экологической безопасности и социальных вопросов, поскольку синтезирует корректно выстроенную нормативную базу и механизмы ее реализации. Законодательство в области охраны окружающей среды, обеспечивающее сочетание интересов общества и производства, призвано создать основу управления природоохранной деятельностью. Таким образом, достижение экологической безопасности в современных условиях основывается, прежде всего, на органическом сочетании экономических и экологических интересов общества в рамках концепции устойчивого развития. Растущая экономика имеет возможность отвечать критериям устойчивого развития и повышать социально-экологическое благосостояние населения только тогда, когда федеральные, региональные, местные власти, бизнес, общество в целом работают совместно над поиском наиболее эффективных инструментов и методов решения проблем. К их числу относятся экологически направленная структурная перестройка экономики, поддержка и развитие внедрения наилучших доступных технологий, обеспечение информационной открытости процессов принятия и реализации эколого-экономических и управленческих решений.

Решение проблемы повышения эффективности природоохранной деятельности железнодорожного транспорта в условиях устойчивого развития требует пересмотра ключевых направлений и инструментария управления охраной окружающей среды.

Представление экологически устойчивого развития не как цели развития в том числе и железнодорожного транспорта, а как инструмента. В настоящее время декларирование во всех государственных и средствах массовой информации цели устойчивого развития не решает проблемы

ее достижения. Это связано с тем, что устойчивое развитие не должно быть самой целью. Целью должно быть повышение уровня организации природоохранной деятельности на основе совершенствования управления ею. В этом случае устойчивое развитие станет потребностью для каждой предпринимательской структуры. А государство должно определить стандарты качества окружающей среды и поддерживать условия стимулирования их достижения путем представления льгот предприятиям, осуществляющим модернизацию и обновление оборудования на основе наилучших доступных технологий и формирования дифференцированного подхода к выдаче природоохранных разрешений.

Совершенствование механизма финансирования природоохранной деятельности предполагает переориентацию с борьбы с загрязнением «на конце трубы» на его предупреждение и ликвидацию. В этой связи представление субсидий на осуществление природоохранной деятельности должно производиться только структурам, осуществляющим переход к наилучшим доступным технологиям. Важным направлением здесь должно быть стимулирование взаимодействия различных источников финансирования – собственных средств и заемных. Государство в данном случае должно обеспечивать финансирование только при условии формирования эффективной системы управления природоохранной деятельностью.

Политика управления природоохранной деятельностью должна представлять собой синергию инструментов государственной регламентации приоритетов охраны окружающей среды на всех уровнях и основываться на достоверной информации о состоянии окружающей среды.

Список источников

1. Доклад В.В. Путина на совещании по улучшению экологической обстановки. 30.03.2011.
2. Путин, В.В. О наших экономических задачах [текст] / В.В. Путин // Ведомости. – 30.01.2011.
3. Охрана окружающей среды в России. Статистический сборник [текст]. – М.: Росстат, 2010. – 303 с.
4. Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ. Утверждена распоряжением Правительства РФ от 17.06.2008, № 887-р.
5. Стратегия инновационного развития ОАО «РЖД» на период до 2015 года. Утверждена Президентом ОАО «РЖД» 26.10.2010.
6. Экологическая стратегия ОАО «РЖД» на период до 2015 года и на перспективу до 2030 года. Утверждена Президентом ОАО «РЖД» 13.02.2009. № 293 р.

ENVIRONMENTAL MANAGEMENT OF RAILWAY TRANSPORT IN SUSTAINABLE DEVELOPMENT: PROBLEMS AND SOLUTIONS

Kruchinina Natalya Viktorovna,

Ph. D. of Economy, Associate Professor of Povolzhskiy filial-branch of Moscow State University of Railway Transport; twins_77@inbox.ru

Kolotyryin Konstantin Pavlovich,

Dr. Sc. of Economy, Saratov State Agrarian University;
twins_77@inbox.ru

The necessity of new approaches to solve existing and emerging problems in the field of environmental management in railway transport is considered. A special role is assigned to specific environmental problems of rail transport.

Keywords: management, environmental management, rail transport, sustainable development.