

«ЗЕЛЕНАЯ» ЭФФЕКТИВНОСТЬ В ПУТИ ЗАБОТА ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ ОБ ЭКОЛОГИИ МОЖЕТ БЫТЬ НЕ ТОЛЬКО ПРОЯВЛЕНИЕМ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ БИЗНЕСА, НО И КОНКУРЕНТНЫМ ПРЕИМУЩЕСТВОМ В УСЛОВИЯХ РАСТУЩЕГО УРОВНЯ ОБЩЕСТВЕННОГО СОЗНАНИЯ. ПОЧЕМУ ДУМАТЬ ОБ ЭКОЛОГИИ НЕ ТОЛЬКО ПРАВИЛЬНО, НО И ВЫГОДНО, ОБСУДИЛИ УЧАСТНИКИ КРУГЛОГО СТОЛА «ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО БИЗНЕСА СЕВЕРО-ЗАПАДА. „ЗЕЛЕНАЯ“ ЛОГИСТИКА И НОВЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ РЫНКА», ОРГАНИЗОВАННОГО ИД «КОММЕРСАНТЪ».

ВЛАДА ГАСНИКОВА

По данным комитета по природопользованию, охране окружающей среды и обеспечению экологической безопасности Петербурга (КПООС), в 2012 году на территории города было зарегистрировано 378,2 тыс. тонн вредных или загрязняющих веществ, выработанных автотранспортом. С учетом того, что ежегодный прирост автомобилей в городе составляет 4–5%, а в абсолютных величинах — десятки тысяч единиц техники, природоохранное ведомство прогнозирует увеличение объема выбросов в период с 2011 по 2014 годы на 2–7%. При этом средняя концентрация оксидов азота, углерода и диоксида серы в центральной части Петербурга в два раза выше, чем в спальных районах.

Заместитель начальника Октябрьской железной дороги (ОЖД) по управлению качеством и маркетингу Кристина Малерян отмечает, что железная дорога как альтернатива грузовому автотранспорту не только снижает объем выброса загрязняющих веществ, но и позволяет разгрузить центральные районы города. Два года назад на полигоне Октябрьской железной дороги началась работа по развитию завоза в порт Петербурга



УЧАСТНИКИ КРУГЛОГО СТОЛА ПЫТАЛИСЬ ПОНЯТЬ: ВНЕДРЕНИЕ «ЗЕЛЕННЫХ» ТЕХНОЛОГИЙ — ЭТО ДАНЬ МОДЕ ИЛИ СЛЕДСТВИЕ ЕСТЕСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ КОНКУРЕНТНОГО РЫНКА

контейнеров по системе «блок-трейн». «Эта технология подразумевает завоз и вывоз контейнеров закольцованными маршрутами по „жестким“ ниткам графика с тыловых контейнерных терминалов, так называемых „сухих портов“, расположенных в черте го-

рода в непосредственной близости от порта Санкт-Петербурга. Технология включает в себя терминальный таможенно-складской комплекс, припортовую железнодорожную станцию и железнодорожную станцию примыкания терминала», — рассказывает

госпожа Малерян. В ОЖД замечают, что реализация этого проекта позволила в 2012 году не допустить на улицы Петербурга более 10,5 тыс. большегрузных тягачей, а движение блок-трейнов в пределах городских железнодорожных линий осуществляется на экологичной электровозной тяге.

Чтобы конкурировать с автотранспортом в сегменте повагонных и мелких отправок, на полигоне ОЖД разработана концепция продажи вагоно-мест в «грузовых шаттлах», которые ежесуточно отправляются по расписанию по определенным направлениям. Представители ОЖД рассказали, что грузоотправители могут резервировать вагоно-места в грузовом поезде, который следует по маршруту «Санкт-Петербург-сортировочный-Московский — Екатеринбург — Инская». Грузовые вагоны со станций Санкт-Петербургского узла прибывают на станцию отправки ко времени отхода шаттла, таким образом разгружая внутригородские трассы и меньше травмируя окружающую среду. По данным Кристины Малерян, рост доли железнодорожного транспорта за счет автотранспорта всего на 1% приведет в Северо-Западном регионе к снижению → 27

19 → из петербургского БОО «Биологи за охрану природы», петербургский куратор проекта программы «ЭстЛатРус» стоимостью €1,5 млн. В его рамках до 2014 года в городах Латвии, Эстонии и России должны быть созданы мобильные центры для проведения выездных просветительских программ, пропагандирующих бережное отношение к окружающей среде. «Сейчас мы разрабатываем обучающие программы, а также специализированный сайт и приложения для айпада и айфона», — говорит Юлия Данилова. Из-за нехватки экспертов проекты могут выбиваться из согласованного графика, что вызывает недовольство и санкции европейской комиссии.

Традиционно сложности возникают и у проектов, заявленных российской стороной, — из-за недостатка менеджерских навыков по управлению реализацией сложных, длительных и многоступенчатых программ, считают эксперты. «Зачастую у нас создаются полезные, качественные программы, но по прошествии лет ни одна из заявленных целей не достигается», — поясняет генеральный директор INFOLine Иван Федяков. Одной из таких программ стал проект «Эдустрой» по разработке учебных программ и профессиональных стандартов для специалистов в области строительства, недвижимости и ЖКХ, получивший грант по программе приграничного сотрудничества с Финляндией начале 2012 года. В Петербурге его исполнение курирует комитет по строительству. «Проект продвигается, но в вялотекущем режиме», — характеризуют его участники рынка.

«Основные трудности возникают в связи с бюрократическими проволочками и ограниченностью человеческих ресурсов», — объясняет Григорий Деметьев, руководитель представительства «Эдустрой» в России. Пилотную программу по обучению и концепцию учебно-производственного центра получатели гранта должны представить комиссии уже к осени 2013 года. Однако должных темпов по освоению финансирования пока не достигнуто, говорит господин Деметьев.

В случае отставания от графика или невыполнения поставленных целей Евросоюз вряд ли разорвет контракт, но меры принять может. «Раз в год комиссия проводит аудит исполнения проекта, во время которого проверяют достижение реальных, значимых результатов. Если работа комиссии не удовлетворит, она может потребовать изменения формата деятельности. В крайнем случае — достижения поставленных целей уже за счет грантополучателя», — поясняет Юлия Данилова.

Кроме того, как правило, ЕС выдает грант не более чем на 90% средств, необходимых для реализации проекта. Остальную сумму участники должны привлечь самостоятельно за счет других грантов или участия бизнес-сообщества, тем самым доказав востребованность работы. Эта также на практике может оказаться непросто. Еще один риск — новейший. «Для НКО и исследовательских структур вопрос об иностранном финансировании сегодня очень сложный и неоднозначный в связи с новым законом об „иностранцах агентах“, — говорит директор центра молодежных

исследований НИУ ВШЭ в Санкт-Петербурге Елена Омельченко. — Пока что санкций к структурам, работающим по грантам ЕС в рамках программ приграничного сотрудничества, не было. Но чем черт не шутит».

ИЗДЕРЖКИ ЕВРОБЮРОКРАТИИ Как ни удивительно, при бюджетах в десятки миллионов евро программы приграничного сотрудничества не слишком широко известны в профессиональном сообществе. Опрошенные ВГ эксперты, не имеющие непосредственного отношения к реализации таких программ, затруднились назвать конкретные проекты и оценить эффективность расходования межправительственных грантов. «То, что такое сотрудничество важно, — очевидно, но чтобы ответить на вопрос, насколько оно эффективно, надо посмотреть заявленные виды программ», — пожимает плечами Елена Омельченко.

Между тем при взгляде со стороны эффективность капиталовложений в международные проекты не всегда очевидна. Например, в этом году уже в пятый раз подряд ЕС выделит Ленобласти грант в размере €1,2 млн на «обеспечение мер по снижению аварийности на трассе „Скандинавия“ и в граничащих с Финляндией районах». Однако эта дорога по-прежнему остается одной из наиболее аварийных в Ленобласти.

Еще одна причина неэффективности кроется как раз в том, что ЕС утверждает проекты, не относящиеся непосредственно к бизнесу. Как следствие — гарантии того, что бизнес возьмет наработки на вооружение, нет. К примеру, в программу «ЭстЛатРус» входит проект стои-

мостью €1,8 млн по разработке туристического маршрута «Виа Ганзеатика», проходящего по городам бывшего Ганзейского союза от Петербурга до Любека. В Петербурге проект ведут комитет по культуре Ленобласти и «Леонтьевский центр». Разработчики должны создать около 90 туристических объектов и продуктов, провести консультации и встречи с бизнес-сообществом. Но гарантии того, что маршрут окажется востребованным и туристические компании начнут его внедрять, никто дать не может. Аналогичная ситуация — с проектом «Эдустрой». «Мы предоставляем бизнесу возможность — его дело, воспользоваться ею или нет», — в таком ключе рассуждает Игорь Шикалов, начальник управления перспективного развития комитета по строительству.

До сих пор участие Петербурга и области и стран-соседей в проектах приграничного сотрудничества углублялось и ширилось. Однако со следующего года программа приграничного сотрудничества ЕС на 2014–2020 годы меняет название — с «Европейского инструмента соседства и партнерства» (ENPI) на «Европейский инструмент соседства» (ENI). Выкинув из наименования одно слово, Евросоюз меняет и условия предоставления грантов. В приграничные отношения входит мировая политика. Теперь финансовая помощь будет зависеть от выполнения странами-соседями конкретных условий по осуществлению реформ, говорится в сообщении ЕС. Это означает, что участие России в программах сотрудничества с ЕС может если не прекратиться, то быть существенно урезано. ■