

Э

Тематические страницы газеты «Коммерсантъ»

Экология

Понедельник 28 ноября 2022 №220/П (7421 с момента возобновления издания)

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР ВЫПУСКА

УПРАВЛЯЮЩАЯ КОМПАНИЯ ПО ОБРАЩЕНИЮ С ОТХОДАМИ В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

www.kommersant.ru/regions/78

14 В ближайшее время планируется увеличить выпуск отечественных электромобилей и расширять сеть зарядных станций

14 Экотуризм — перспективное направление, которое может внести существенный вклад в экономику регионов

16 На волне захлестнувшего мир скандального активизма экологические волонтеры оказались в тени

Реформа отрасли по обращению с твердыми коммунальными отходами (ТКО) в Санкт-Петербурге началась лишь 1 января, и говорить о каких-то зримых результатах, свидетельствующих о радикальном изменении ситуации, пока преждевременно, считают эксперты. Однако есть некоторые факты и тенденции, придающие «мусорной» реформе неповторимый местный колорит.

Мусор на распутье

— реформа —

«Невский экологический оператор» (НЭО), в связи с окончанием в конце года срока действия годовых договоров на перевозку ТКО с транспортными компаниями, приступил к проведению конкурсов (открытого запроса предложений) на вывоз отходов в 2023 году. В прошлом году НЭО разделил территорию города на четыре лота, крупнейший трехлетний контракт достался АО «Автопарк № 1 „Спецтранс“» Анатолия Язева. В этом году лотов значительно больше: регоператор выделил Петроградский район из состава лота, доставшегося в прошлом году ООО «Эко Лэнд», и разделил территорию района на три лота. Аналогичным образом НЭО поступил и с нынешней зоной обслуживания ООО «ЭкоВаст», в которую в 2022 году входили Курортный, Кронштадтский и Петродворцовый районы: лот разбит на несколько более мелких. На момент подготовки материала особых изменений в пуле перевозчиков не произошло: связанное с «Автопарком № 1 „Спецтранс“» ООО «Ресурс АТЭ» продолжит в следующем году вывоз мусора из южной части города (Колпинский, Пушкинский и часть Невского района), а ООО «Вэйст-Транс», победив в двух конкурсах, сменило ООО «ЭкоВаст» в Курортном районе (обе компании входят в холдинг «Петро-Васт»). Единственной примечательной чертой проведенных регоператором процедур по выбору компаний — транспортныхщиков отходов на будущий год пока является полное отсутствие конкуренции: на каждый из конкурсов подано по одной заявке. Итоги запроса предложений по зоне обслуживания в Выборгском, Калининском, Красногвардейском, Приморском, части Невского (пять муниципальных округов) и Центральном районах (три МО) Санкт-Петербурга в 2023 году планируется провести в конце декабря, но, судя по опубликованным на портале госзакупок документам, и на этот конкурс подана лишь одна заявка — от ООО «Эко Лэнд», которое работает на этой территории и в настоящее время.

Отряд не заметит потери

Циркулирующая с весны неофициальная информация о том, что один из учредителей НЭО — ООО «ВТБ Инфраструктурный холдинг» — намерен выйти из городского «мусорного» проекта, получила подтверждение во время осенней корректировки бюджета на 2022 год. Принятый Законодательным собранием губернской поправки одной из статей расходов по линии городского комитета имущественных отношений стало выделение 25 млн рублей на приобретение акций АО «Невский экологический оператор», находящихся в собственности



Произошедшие в городе изменения в сфере обращения с отходами не слишком заметны для петербуржцев

ВТБ. В результате город аккумулирует 50% акций регоператора, ранее Петербургу принадлежало 25% плюс одна акция, как и другому учредителю — Ленобласти. Четвертый участник — «Интер РАО» — владеет 25% минус одна акция, столько же находилось в собственности ВТБ. В пресс-службе банка ситуацию комментировать отказались, не подтвердив, но и не опровергнув информацию о выходе из акционерного капитала НЭО.

Опрошенные эксперты считают, что банк не сошелся с другими акционерами во взглядах на управление петербургской компанией и финансирование ее инвестиционной деятельности, в частности, у банка не встретило понимания предложения главы «Интер РАО» Бориса Ковальчука об увеличении уставного капитала регоператора с 99,9 млн рублей до 16,0999 млрд рублей для финансирования инвестиционных проектов по созданию в городе и области пяти мусороперерабатывающих комплексов. Докапитализация потребовала бы от каждого из учредителей взноса в размере 4 млрд рублей. В настоящее время инвестиции НЭО частично оплачиваются за счет акционерного займа «Интер РАО» в размере 1,9 млрд рублей. Большую часть финансирования строительства четырех комплексов по переработке — 24 из 30 млрд рублей — готов взять на себя ППК «Российский экологический оператор» из средств облигационного займа (процентная ставка около 6% годовых сроком до 12 лет): соответствующее соглашение о сотрудничестве РЭО и НЭО

подписали в рамках Петербургского международного экономического форума. По информации РЭО, уже в течение ближайшего полугодия компания готова профинансировать строительство в Ленобласти трех мусоросортировочных комплексов на общую сумму 8,7 млрд рублей — два объекта НЭО и один — областного регоператора, «УК ООЛО» (КПО «Кингисепп» мощностью 300 тыс. тонн стал одним из первоочередных объектов софинансирования РЭО в объеме 2,3 млрд рублей за счет средств, полученных от размещения облигаций).

На господрядах — структуры акционера

Из всех инвестиционных проектов НЭО по созданию мусороперерабатывающих заводов ближе всего к реализации строительство в Петербурге КПО «Волхонка» мощностью 600 тыс. тонн в год на площадке, ранее принадлежавшей ГУП «МПБО-2» (бывший опытный завод МПБО на Волховском шоссе). Проект, разработанный новосибирским ООО «Компания „Проектэнергоинжиниринг“» (КПЭИ, входит в орбиту «Интер РАО»), реализуется в два этапа, первый из которых предполагает реконструкцию существующей инфраструктуры и сооружения. При этом осенью НЭО уже приступил к технологическому переоснащению предприятия, предполагающему монтаж в здании бывшего дробильного цеха автоматической сортировочной линии мощностью 200 тыс. тонн в год. По информации НЭО, работы планируется завершить уже в этом году, а в следующем увеличить мощность КПО еще на 400 тыс. тонн в год. Эти же сроки фигурируют в инвестиционной програм-

ме НЭО, в которой общая стоимость проекта оценена в 4,9 млрд рублей (первый этап — 1,37 млрд рублей, второй — 3,586 млрд) с перспективой увеличения стоимости до 5,245 млрд рублей. Городской комитет по природопользованию менее оптимистичен: его глава Алексей Герман окончанием первого этапа называл следующий год, второго — 2024 год. Положительное заключение Главгосэкспертизы РФ по первому этапу проекта выдано 8 ноября. Второй этап проекта в сентябре одобрен государственной экологической экспертизой. В июле исполнителем работ по первому этапу проекта выбрана еще одна структура «Интер РАО» — московское ООО «Энергосеть». В октябре НЭО объявил запрос предложений на выполнение работ по второму этапу проекта стоимостью 3,497 млрд рублей, итоги планируется провести в декабре, но, судя по опубликованному на портале госзакупок протоколу вскрытия конвертов, единственным претендентом (и будущим генподрядчиком) стала эта же компания. Технолог и аналитик в области обращения с отходами Надежда Михайлова констатирует катастрофический дефицит перерабатывающей инфраструктуры, сложившийся в регионе. «В 2023 году ожидается закрытие двух из четырех используемых полигонов для размещения отходов — ООО „Полигон ТБО“ и ООО „Авто-Беркут“. Это скорее вынужденная мера, нежели достижение, поскольку нагрузка на оставшиеся объекты увеличится. Завершение реконструкции мусороперерабатывающего завода на Волховском шоссе смягчит ситуацию лишь незначительно», — отмечает эксперт.

Более трудная судьба у других объектов НЭО — КПО «Островский» в Выборгском районе Ленобласти, КПО «Дубровка» во Всеволожском районе и КПО «Юго-Западный» (ранее — «Брандовка») в Ломоносовском районе. Проектированием комплексов мощностью 600 тыс. тонн каждый также занималась КПЭИ. Изначально планы регоператора столкнулись с протестами инициативных групп из жителей близлежащих населенных пунктов, заказавших проведение общественных экологических экспертиз по «Островскому» и «Дубровке». Итогом ОЭЭ стали негативные оценки по обоим проектам. В октябре КПО «Островский» получил положительное заключение государственной экологической экспертизы от Северо-Западного управления Росприроднадзора. Проектная документация по КПО «Дубровка» в конце октября была отозвана из ведомства, но в начале ноября вновь направлена в СЗМУ Росприроднадзора для прохождения ГЭЭ. Противодействие строительству со стороны населения госпожа Михайлова считает значимым фактором, способным задержать появление перера-

батывающих объектов. «Хочется надеяться, что участвующие в дискуссии стороны смогут найти общий язык, поскольку вариантов решения проблемы без индустриальной переработки не существует», — говорит эксперт.

По проекту КПО «Юго-Западный» ведутся изыскательские работы, еще один проект НЭО — КПО «Новоселки» в Левашово — летом прошел процедуру обсуждения технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду. Процедура общественного обсуждения проектной документации должна стартовать в ближайшее время.

По словам госпожи Михайловой, на сроки строительства теоретически могут повлиять и санкции, так как около 30% оборудования является зарубежным (например, оптические сепараторы), однако возможности его приобретения есть, причем как в Европе, так и у азиатских производителей. Согласно с «санкционным фактором» и член Экспертного совета комитета по экологии Госдумы РФ Наталья Беляева, предполагающая, что выход из ситуации так или иначе найдется: «Необходимость порождает поиск решения».

Позитивные сдвиги

Эксперты сходятся во мнении, что произошедшие в городе изменения в сфере обращения с отходами не слишком заметны для петербуржцев, однако они есть. «Все транспортные потоки были включены в единую систему, подконтрольную региональному оператору. Стало возможным оптимизировать логистику без оглядки на исторически сложившиеся „зоны влияния“ транспортных компаний. Внедрена автоматическая информационная система, собирающая данные о движении отходов и позволяющая планировать вывоз „онлайн“: к системе подключены 100% мусоровозов. Налажен учет количества образованных отходов, что крайне важно для планирования будущей инфраструктуры», — отмечает госпожа Михайлова, положительно оценивающая темпы реализации «мусорной» реформы с учетом объемов выполненной работы. Так же позитивно оценивает ход реформы госпожа Беляева, обращая внимание при этом на трудности, возникшие из-за разрушения устойчивых цепочек поставок оборудования, а также на «мобилизационный фактор», серьезно повлиявший на трудовые ресурсы в отрасли. «Организационный вопрос до сих пор, на мой взгляд, находится в состоянии трансформации самой идеи: куда мы идем и что мы делаем, а главное — как и для кого», — резюмирует эксперт.

Вячеслав Калашников

Е упала, G пропала

— ESG-повестка —

Стратегии ESG российских предприятий претерпевают кардинальные изменения в текущих условиях. На первый план выходит социальная ответственность, тогда как забота об экологии и качестве управления теряют актуальность.

ESG-повестка российских компаний, которая до февраля 2022 года развивалась под влиянием западных инвесторов, в очередной раз показала свою гибкость. В условиях геополитической напряженности на первый план вынесены задачи, связанные с социальной проблематикой и эффективностью работы в условиях санкций, а на второй — различные практики управления, в том числе ESG, говорит генеральный директор инвесткомпания АБЦ Евгений Лашков.

Этап интенсивного внедрения принципов и новшеств в области устойчивого развития сменился этапом поддержания действующих практик, а на первое место в блоке ESG (environment — ответственное отношение к окружающей среде, social — социальная ответственность, governance — качество корпоративного управления), вышел социальный блок, как это уже происходило во время пандемии COVID-19, отмечает руководитель группы рейтингов устойчивого развития агентства «Эксперт РА» Юлия Катасонова. Согласно опросам «Эксперт РА», весной и летом этого года компании из реального сектора

снова ставили во главу угла социальную ответственность, в отличие от банков, у которых лидировали практики корпоративного управления.

Целый ряд дорогостоящих проектов, особенно с использованием импортных технологий, «ушел вправо» или просто отменился, практики полного раскрытия корпоративной информации, в том числе о советах директоров, также претерпели кардинальные изменения, говорит заместитель директора — руководитель группы оценки рисков устойчивого развития АКРА Владимир Горчаков. По объективным причинам утратили актуальность и заложенные в ESG-стратегиях международные рейтинги, а также значительная часть международных ESG-инициатив. Одновременно все, что касается блока социальной ответственности, стало играть более важную роль в связи с ситуацией на рынке труда, добавляет господин Горчаков.

Возвращение к балансу

По словам Надежды Овсянниковой, старшего директора по корпоративным коммуникациям и устойчивому развитию пивоваренной компании «Балтика», из-за изменения глобальной повестки некоторые компании пересматривают не только ESG-стратегии, но и подходы к ведению бизнеса. Наблюдается перераспределение баланса в сторону социальной сферы: сохранение занятости, поддержка персонала. Однако госпожа Овсянникова счи-

тает, что экологическая повестка не теряет актуальности, особенно для компаний потребительского рынка, так как сознание и ожидание потребителей сильно изменились. Одно из фокусных ESG-направлений — циркулярная экономика и минимизация отходов. С 2015 года «Балтика» уже снизила углеродный след готовой продукции на 6,8% и на 6% сократила водопотребление на пивоварнях. Теперь компания также реализует проект по сбору и переработке отходов упаковки.

«Проблема адаптации к изменению климата и необходимо сократить углеродный след никуда не уходить, мы продолжаем работать над достижением цели обнуления выбросов парниковых газов к 2050 году. Точно так же важны инвестиции в промышленную безопасность, социальную сферу, в развитие сотрудников, так как это ключевые факторы развития бизнеса», — говорит директор по устойчивому развитию золотодобывающей компании «Полиметалл» Дарья Гончарова. Компания не будет изменять принципам устойчивости, чтобы сохранить интерес инвесторов.

Как отмечает Валентина Лихачева, директор по корпоративным коммуникациям и устойчивому развитию компании «Свеза», ESG-повестка сегодня актуальна в первую очередь для компаний-экспортеров и публичных акционерных обществ. «События текущего года оказали серьезное влияние на доступность технологий и некоторых видов оборудования. В этой

связи необходимо как можно скорее развивать отечественные технологические решения, особенно в части ресурсосбережения, так как на фоне кризиса растет себестоимость производства, что негативно отражается на экономике», — подчеркивает госпожа Лихачева.

Банки в авангарде

За последний период заметно выросла роль компаний банковского сектора как локомотивов развития ESG-практик. Согласно исследованию «Эксперт РА», количество банков, имеющих соответствующую стратегию, за последний год увеличилось более чем в четыре раза, до 33%. Еще треть планируют ее реализовать до конца текущего года или в следующем.

По словам госпожи Катасоновой, приоритизация какого-либо элемента ESG обуславливается спецификой бизнеса и отраслью. Например, компании-экспортеры, которые переориентировали бизнес в Азиатско-Тихоокеанский регион или которые не попали под санкции ЕС, будут продолжать агрессивно развиваться с точки зрения устойчивого развития для сохранения действующих или поиска новых клиентов, контрагентов и инвесторов. Тогда как для малых и средних предприятий, по которым любой кризис ударяет в первую очередь, первоочередной задачей будет сохранение и поддержание бизнеса.

«Даже при условии переориентации на Азиатско-Тихоокеанский



ESG-повестка сегодня актуальна в первую очередь для компаний-экспортеров и публичных акционерных обществ

регион компаниям необходимо соответствовать принципам ESG для получения конкурентоспособности на этих рынках», — говорит старший вице-президент, руководитель департамента регионального корпоративного бизнеса Росбанка Андрей Пастернак. Он добавляет, что, согласно последней аналитике Керт, более половины (59%) крупных российских компаний сохраняют для себя значимость ESG-повестки. Более того, 14% опрошенных компаний заявляют, что значимость растет.

Нужны регуляторные стимулы

В прошлом году, по оценкам Bloomberg, объем финансирования, полученный компаниями все-

го мира с помощью ESG-инструментов, превысил сумму в \$1,6 трлн, увеличившись в два раза. Почти 40% этой суммы пришлось на так называемые «зеленые» облигации, а свыше четверти — на кредиты в привязке к целям устойчивого развития ООН, рассказывает Иван Макаров, пресс-секретарь банка «Открытие» по СЗФО.

В России рынок ответственного финансирования в 2022 году показал некоторое замедление в связи с общей неопределенностью на финансовом рынке и высокими процентными ставками в первом полугодии, говорит Юлия Катасонова. Тем не менее объемы продолжают расти и, по данным «Эксперт РА», с июля 2021 года по июль 2022 года объем «зеленых» и социальных кредитов по сектору вырос с 0,4 до 1,2 трлн рублей. Основной причиной роста остается масштабирование ESG-финансирования крупными игроками.

ЭКОЛОГИЯ

Тяга к розетке

— электротранспорт —

В России продажи электрокаров растут в течение последних пяти лет. Тем не менее по этому показателю страна пока не входит даже в топ-25 мировых лидеров. Впрочем, глобальный курс на «озеленение» автопарка сохраняется: в ближайшее время планируется увеличить выпуск отечественных электромобилей и активно расширять сеть зарядных станций.

По данным Международного энергетического агентства (МЭА), в 2021 году доля электромобилей в общем объеме продаж легковых машин на глобальном рынке увеличилась вдвое, до 6,6 млн единиц, и составила 9%, а в 2022-м должна вырасти до 13%. При этом российский рынок электротранспорта по-прежнему заметно отстает от мирового. Даже несмотря на то, что продажи электромобилей в стране с 2017 года регулярно растут. В январе 2020-го их число не превышало 6 тыс., к концу января 2021-го составляло более 10 тыс. В 2022 году в России, по данным аналитического агентства «Автостат», зарегистрировано около 16,5 тыс. электромобилей.

По словам Валерии Миничевой, доцента департамента мировой экономики и международного бизнеса Финансового университета при правительстве РФ, учитывая, что всего в России 64 млн автомобилей, парк электрокаров составляет очень малую долю — всего 0,025%. Если смотреть глобально, то мировой парк электромобилей (не включая гибридные) составляет примерно 5,2 млн. Соответственно доля электрокаров, проданных в России,— 0,3% от этого количества. При этом важно отметить, что в мировой статистике к электромобильям относятся как «чистые» (plug-in electric cars), так и гибридные (battery hybrid cars) машины. С этой точки зрения, в России совокупно насчитывается около 180 тыс. электрических и гибридных автомобилей.

Впечатляющий результат на фоне низкой базы

В 2021 году, по данным «Автостата», в РФ было продано 2254 новых электромобилей, что в 3,1 раза больше, чем годом ранее. Как отмечают эксперты, этот показатель оказался рекордным: ранее в стране в течение года ни разу не продавалось более 1 тыс. таких машин. При этом в первой половине 2022-го в России приобрели 1278 новых электромобилей (на 53% больше, чем за аналогичный период 2021-го). Примерно половина (46,5%) рынка приходится на марку Tesla. За сентябрь 2022 года жители России купили 209 новых электрокаров (на 29,8% больше по сравнению с сентябрем прошлого года). По мнению экспертов ГК «Автодом», если такая тенденция сохранится, то к 2030-му доля электромобилей может достичь 15% от всего автопарка страны.

Как отмечает госпожа Миничева, лидерами среди федеральных округов по наличию электромобилей закономерно являются Центральный федеральный округ из-за уровня доходов населения и развитости сети зарядных станций и Дальневосточный из-за логистической близости к популярным производителям (например Японии). Третье место по количеству электромобилей занимает Сибирский округ.

Больше всего электромобилей сконцентрировано в Москве (2161), далее следуют Приморский край (1652), Иркутская область (1540), Краснодарский край (1085), Хабаровский край (861). В Петербурге, занимающем седьмое место среди субъектов по этому показателю, зарегистрировано 420 электрокаров. Абсолютное большинство электромобилей — модель Nissan Leaf — их в России почти 11,8 тыс., второе и третье места — у Porsche Taycan и Tesla Model 3 (по 670 штук), также встречаются Audi e-tron и Mitsubishi i-MiEV. На эти пять моделей приходится более 90% всего электромобильного парка.

Что касается коммерческих автоперевозок, электробусов и электроминивэнов, то предложение невелико, однако все используемые сегодня электробусы российского производства. По словам Валерии Миничевой, серийно в России производится ЛиАЗ-6274 в Московской области (запас хода — 59 км, пассажироместность — 85 человек). Также серийно производится и КамАЗ-6282. Есть новинка, которая пока не очень распространена,— e-Citymax 12 от группы ГАЗ, производство тоже планируется в Ликино-Дулево. «Волгабас 5270» уже используется в Санкт-Петербурге и Липецке. Есть и электробусы белорусского производства — МАЗ 303Е, Vitovt, Olgerd. При этом МАЗом за-

интересовались транспортные компании Петербурга.

Сегодня в Москве насчитывается более 800 (КамАЗы и ЛиАЗы), в Петербурге курсируют 10 электробусов «Волгабас», один немецкий MAN Lion's City E на 128-м маршруте, соединяющем Васильевский остров и Петроградскую сторону. В 2023 году количество электробусов в Северной столице планируют увеличить до 50 единиц. Примерно по паре электробусов для общественного или служебного транспорта используется во Владивостоке, Набережных Челнах, Нижнем Новгороде, Тюмени.

Зарядная инфраструктура

По данным Росстата, в 2015 году в РФ было всего шесть зарядных станций (ЗЭС), в 2020-м —151. Минувшим летом Минэнерго сообщило о наличии в стране 1600 автомобильных зарядных станций (для сравнения, АЗС — около 23 тыс.). Разъемы поддерживают японские и европейские стандарты, однако Минпромторг изменил требования к комплектации ЗЭС, которые теперь должны поддерживать и китайские стандарты. В Москве, по словам госпожи Миничевой, покрытие неплохое, к концу 2022 года количество ЗЭС скорее всего возрастет до 250.

Стоит отметить, что если пользоваться домашней зарядкой из розетки, то, по оценкам экспертов, для этого понадобится около 10 часов, а ее разовая стоимость сегодня составит около 300 рублей. Коммерческие зарядные станции мощнее, процесс зарядки займет 20–30 минут, а разовая стоимость, например, в Москве в среднем составит около 750 рублей. Есть и общественные бесплатные ЗЭС, например, у больших моллов. На них на зарядку уйдет пять-шесть часов.

Положение дел

В начале мая 2021 года аналитики Boston Consulting Group (BCG) назвали две главные причины слабого развития рынка электромобилей в России. Это отсутствие должной регуляторной и инфраструктурной поддержки, а также высокие налоги на ввоз и владение электрическим транспортом. На данный момент, по словам экспертов, ничего не поменялось, но прибавились санкции.

По мнению Максима Загорского, помощника управляющего КППС, есть три проблемы, существенно препятствующих росту продаж электрокаров. Во-первых, высокая цена: как правило, электрокар стоит минимум на 1 млн рублей дороже по сравнению с аналогами, оснащенными двигателями внутреннего сгорания (ДВС). При этом с большой долей вероятности в перспективе она продолжит увеличиваться из-за роста стоимости сырья. Таким образом, практически сводится на нет будущая экономия на топливе и расходах на ТО.

Вторая проблема — небольшие реальные показатели пробега электрокара без подзарядки. «Действительно, паспортные данные сообщают потребителю о 500 и даже более километрах, но это при идеальных условиях. Температура должна быть не низкой и не высокой, стиль движения — спокойным, желательно не пользоваться печкой (кондиционером), не превышать скорость 90 км/ч. Кстат, при таких идеальных условиях и обычный автомобиль с ДВС не покажет большого расхода топлива. Отсутствие реального гарантированного пробега на 500 и более километров вынуждает владельца электрокара заряжать его при первой же возможности. Кроме того, далекие от идеальных погодные условия, которые не учитываются производителями, еще сильнее снижают привлекательность электромобилей. Владельцы иногда ставят обогреватели, дополнительно утепляют салон и делают другие «апгрейды». Однако, покупая такой товар, как электромобиль, то есть современное средство передвижения, крайне не хочется в нем что-либо улучшать или переделывать: это изначально должна быть задача производителя»,— добавляет господин Загорский. Третьей проблемой, по мнению эксперта, является отсутствие достаточного количества зарядных станций.

Внешние факторы

Изменившаяся экономическая и геополитическая ситуация сказалась и на развитии электротранспорта. «Например, самая крупная компания, которая продавала зарядные станции в России,— шведско-швейцарская АВВ, с отечественного рынка фактически ушла. То есть официально об уходе не заявлялось, но купить их станции уже невозможно. По части электромобилей аналогичная ситуация: мы стояли на

пороге появления в России огромного количества новых марок и моделей: Audi, Mercedes, Porsch, BMW, но из-за сложившейся обстановки и логистического кризиса все это стало невозможным. Причем как официально, так и неофициально. При этом раньше можно было поехать в Европу, купить там Tesla и привезти ее сюда, самостоятельно растаможив. Сегодня основные потоки поставок прервались, и электромобили завозят разве что через Казахстан, Армению параллельным импортом»,— указывает господин Загорский.

По словам Лилии Марковой, генерального директора компании «Газпромбанк Автолизинг», после введения внешних ограничений ставка на собственное производство и импортозамещение по части электрокаров в России возросла. В частности, в проекте стратегии развития автомобильной промышленности РФ до 2035 года, разработанном Минпромторгом, были названы планы по достижению значительных темпов роста продаж электромобилей (65–70% в год) и созданию новых производств компонентов и материалов для электрического и гибридного транспорта с наращиваем их экспорта.

Ряд мер в поддержку развития отрасли в России, по словам Евгения Уткина, руководителя по взаимодействию с отраслевыми и инфраструктурными организациями ГК «Деловые линии», предусматривает утвержденная правительством Концепция по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта. Среди них субсидии российским кредитным организациям и лизинговым компаниям, развитие зарядной инфраструктуры (в том числе на федеральных трассах), льготная парковка для электротранспортных средств. Согласно документу, к 2030 году не менее 10% всех выпускаемых автомобилей в стране должны быть электрическими.

«В июле текущего года стало известно о появлении первых в России электромобилей на отечественных аккумуляторных батареях. Они разработаны компанией «Рэнера», входящей в «Росатом». В середине сентября стало известно о создании первого электромобиля под маркой Augus. Машина предназначена для перевозки пассажиров по парковым зонам, ее разработало ФГУП НАМИ. В середине октября «Росатом» объявил о начале поставок комплектующих для производства электромобилей «Автотору»,— рассказывает Антонина Шаркова, профессор департамента отраслевых рынков факультета экономики и бизнеса Финансового университета при правительстве РФ.

В пресс-службе ГК «Автоспеццентр» считают, что в ближайшем будущем расширение ассортимента электромобилей обеспечат российские производители, такие как Evolute, продажи электрического седана которого стартовали в октябре. Также «Москвич» планирует до конца текущего года выпустить электрический кроссовер Е40Х.

Как отмечает Антонина Шаркова, по планам властей к 2024 году в стране также введут в строй 20 тыс. зарядных станций для электрокаров, а к 2030-му их число должно вырасти до 150 тыс. Инфраструктура будет создаваться из расчета минимум одна станция на 10 электромобилей в городах или на 100 км для трасс федерального уровня.

В декабре 2021 года в правительстве РФ утвердили перечень территорий и дорог для реализации пилотного проекта по созданию зарядной инфраструктуры для электротранспорта. Эксперимент будет проведен до 2024 года. Его участниками станут 16 территорий и одна автомагистраль. На первом этапе (в 2022-м) проекты по созданию зарядной инфраструктуры для электротранспорта планируется реализовать в Краснодарском крае, Татарстане, Республике Крым и городе Севастополе, в Ленинградской, Московской, Нижегородской, Сахалинской областях. Также для проведения пилота выбрана федеральная трасса М4 «Дон».

На втором этапе (в 2023 году) зарядные станции для электротранспорта планируется построить во Владимирской, Воронежской, Калининградской, Липецкой, Ростовской, Тульской областях, в Приморском и Ставропольском краях, Чувашской Республике, а также в Москве и Санкт-Петербурге.

Как отмечает Максим Голованов, руководитель проекта «+1Город», в феврале 2022 года корпорация ПСС (российский производитель зарядных станций для электротранспорта) объявила о запуске тестирования отечественной ультрабыстрой зарядной станции на 240 кВт.



К наиболее востребованным направлениям для экотуризма в РФ относятся Алтай и Краснодарский край, Кабардино-Балкарская Республика, республики Крым, Карелия, Иркутская область и Камчатский край

Гости ступают на «зеленую дорожку»

— экотуризм —

Экотуризм — способ путешествовать без ущерба для окружающей среды. По сути, экотуристы познают мир и открывают для себя новые места, минимально воздействуя на природу, а зачастую даже способствуя сохранению местной экологии и культуры. В России экотуризм — развивающееся, но перспективное направление, которое может внести существенный вклад в экономику регионов, особенно на фоне растущего внутреннего турпотока.

Особо охраняемые природные территории (ООПТ) — заповедники, заказники, национальные парки — сегодня являются ключевыми объектами экологического туризма. По данным Росстата, в стране насчитывается 238 федеральных и 11 584 региональных ООПТ. Их общая площадь составляет 242,1 млн га (около 14% общей площади страны). В 2021 году музеи, визит-центры, экологические тропы и маршруты, расположенные в заповедниках и национальных парках РФ, посетили более 9,8 млн человек, а общее количество посетителей ООПТ превысило 10,6 млн.

По словам Елены Киселевой, партнера Strategy Partners, если рассматривать экологический туризм как путешествия на ООПТ и тем самым дифференцировать его от просто рекреационного туризма (отдыха на природе), то можно говорить о том, что данный сегмент уже является довольно значимым на туристическом рынке РФ. По данным Ростуризма, в 2021 году в общем потоке российского туризма доля экологического составила 10%.

По оценкам экспертов, общий поток пользователей услугами экологического туризма на ООПТ и в сельской местности к 2025 году должен вырасти до 22 млн человек в год, а доход от экологического туризма в России — до 100–120 млрд рублей.

Любимые маршруты

По мнению экспертов, к наиболее востребованным направлениям для экотуризма в РФ относятся Алтай и Краснодарский край, Кабардино-Балкарская Республика, республики Крым, Карелия, Иркутская область и Камчатский край.

Евгений Боровичев, директор Лаборатории устойчивого развития Проектного офиса развития Арктики, популярными считает горные и арктические территории. «Правда, к сожалению, в большинстве случаев здесь почти отсутствует инфраструктура (оборудованные тропы и организованные маршруты, наблюдательные вышки, системы навигации и информирования путешественников), слабо развита транспортная система, а условия проживания не самые комфортные»,— добавляет он.

Виктория Дегтярева, основатель туристической мультиплатформы NEBI travel, отмечает, что наибольшее количество туристов сегодня предпочитают ООПТ, где инфраструктурные проблемы стоят не так остро. Среди них — Сочинский, Кисловодский и Кенозерский национальные парки, Кроноцкий, Кавказский и Кенозерский заповедники, Национальный парк «Куршская коса».

Вклад в экономику

По мнению Елены Киселевой, наиболее популярные локации действительно совпадают с наиболее известными национальными парками России, такими как Самарская лука, Кисловодский, Куршская коса, Плещеево озеро, Приэльбрусье, Кивач, Таганай. Они существенно поддерживают туристический поток в регион. Правда, прямой

экономический вклад, с учетом огромного количества туристических сервисов на этих территориях, в расчете на туриста оказывается не слишком большим.

«Действительно, пока что вклад экотуризма в экономику незначительный, но это можно исправить. Экотуризм способен приносить кратную прибыль, если поработать над сервисом, создать инфраструктуру и, что самое важно — культурную программу для туристов. При этом инфраструктура начинает приносить прибыль только тогда, когда туристы задерживаются в одном месте минимум на два-три дня»,— считает Ольга Лакустова, директор фонда поддержки и развития природоохранных и других социально значимых проектов «Наш фонд».

Востребованное место

По словам экспертов комитета по развитию туризма Санкт-Петербурга, экотуризм — достаточно востребованное направление, которое не конкурирует с другими видами туризма в Северной столице, а дополняет их.

Петербург — один из первых городов России, где стали создаваться особо охраняемые природные территории. На сегодняшний день его природно-заповедный фонд состоит из 16 ООПТ регионального значения: девяти государственных природных заказников и семи памятников природы. Их общая площадь — 6500 га, или почти 4,5% от площади города. ООПТ расположены в семи районах Петербурга, но лидируют по их количеству Курортный, Приморский и Петродворцовый — в каждом находится по четыре охраняемых территории.

«Для регулирования и снижения антропогенной нагрузки и развития эколого-просветительской деятельности на заповедных территориях города создаются экологические маршруты. В настоящее время полноценные экомаршруты функционируют на четырех ООПТ — «Сестрорецкое болото», «Комаровский берег», «Западный Котлин», «Северное побережье Невской губы»,— поясняют в комитете по развитию туризма.

По данным комитета по культуре и туризму Ленинградской области, здесь также больше территории выделены в природоохранные зоны. На площади, составляющей более 6% от площади региона, расположено 55 ООПТ: три — федерального, 48 — регионального и четыре местного значения.

«Для повышения комфортности пребывания туристов в Ленинградской области реализуется приоритетный проект — «Тропа 47», направленный на создание сети туристских маршрутов и троп на природных территориях региона. В данный момент создано и обустроено 32 тропы, протяженностью более 150 км, а к 2024 году их количество достигнет 47. Также из бюджета ежегодно выделяются средства на грантовую поддержку проектов по созданию новых экологических троп. Благодаря этому за последние два года в регионе появились такие маршруты, как «Хепо велотропа», «Большая ладожская тропа», «Тропа Южного берега», иммерсивный экологический маршрут «Карисалми», «Ореховская велотропа», «Оредежское кольцо», «Юкковские камы», «Тайны девонских обнажений на реке Саба» и «Саблинский биологический троп»,— рассказали в комитете по культуре и туризму Ленинградской области. По предварительной оценке, общее количество посетителей экологических маршрутов в регионе в 2022 году составит около миллиона человек.

В комитете по развитию туризма Санкт-Петербурга добавляют, что с точки зрения развития экологи-

ческого туризма и отдыха на природе Петербург и Ленинградская область, по сути,— единая «агломерация». Город на Неве является национальным туристическим и транспортным хабом на Северо-Западе. Роль Северной столицы как связующего звена активно используется при разработке новых межрегиональных маршрутов, в том числе экологических, включая Русский Север и Русскую Балтику, а также маршрутов историко-культурно-межрегионального направления «Серебряное ожерелье России».

Кто в лес, кто по дрова

Как отмечают эксперты, современная аудитория экологического туризма — разная, ее сложно сегментировать однозначно. Сергей Лозинский выделяет несколько основных групп. Первая — это классические туристы в советском понимании, то есть люди, путешествующие от одного до нескольких дней «на природе» с рюкзаками, палаткой. Это массовая группа, они в основном не пользуются турпродуктами, редко используют средства размещения, путешествуют чаще на автомобилях и пешком. Вторая — это «экологические VIP-туристы», то есть люди, которые покупают специальные туры для того, чтобы «приобщиться к природе», хотят посетить труднодоступные и уникальные места, живут в специальных глэмпингах. К третьей группе относится те, кто практикует различные виды спорта, включая экстремальный, в том числе велоспорт, конный спорт, сплавы, байдарки. Четвертая группа достаточно малочисленная, но в контексте данного рынка значимая,— это приверженцы разнообразных «духовных практик», от религиозных до более неопределенных и любительских. Наконец, пятая группа — обычные туристы, которые решают на день или два отвлечься от обычного отдыха и пройти по экотропе в заповеднике.

Виктория Дегтярева замечает, что настоящий экотурист не просто отдыхает в заповедниках и национальных парках. Он разделяет правила гармоничного пребывания на их территории: использует экологичный транспорт (поезд, велосипед, байдарка, каяк, лодка), выбирает местные продукты и сувениры с минимальным транспортным и экологическим следом; предпочитает маршруты в экологически благоприятные природные и культурные места — заповедники, национальные парки, заказники, дендрарии; путешествует с местными гидами или туроператорами, которые также разделяют понятие «экотуризм»; стремится путешествовать в маленьких группах по 7–10 человек для снижения туристической нагрузки на местность; выбирает объекты размещения, которые не нарушают экологически устойчивое развитие окрестного ландшафта и его облик; уважает местные традиции, стремится понять их; наконец, участвует в решении местных экологических проблем доступными способами (например, участвуя в волонтерских акциях по строительству троп, уборке мусора).

При этом выделить какие-то особенности социально-демографического портрета современного экотуриста, по словам Елены Киселевой, сложно, так как среди поклонников экологического туризма есть и довольно обеспеченные люди, и люди со средним доходом. «Едиственное, что действительно отличает эту аудиторию,— это, пожалуй, состояние здоровья, поскольку для подобных путешествий важно быть здоровым и мобильным. Поэтому с точки зрения возраста — это скорее аудитория 30–45 лет»,—

ЭКОЛОГИЯ

«Ленинградская область переходит к экономике замкнутого цикла»

Реформа в сфере обращения с отходами переходит ко второму этапу — региональный оператор Ленинградской области подвел итоги трехлетней работы в регионе. О создании комплексной системы обращения с отходами и построении экономики замкнутого цикла корреспонденту «Ъ-СПб» Ивану Смирнову рассказал генеральный директор АО «Управляющая компания по обращению с отходами в Ленинградской области» **Антон Бучнев**.

— экспертное мнение —

— **Что сделано компанией за последние три года?**

— Мы наконец добились прозрачности в системе обращения с отходами: увидели реальный объем и почти полностью ушли от «серых» схем транспортирования. Теперь мы можем отследить движение отходов на каждом этапе — от момента накопления на контейнерной площадке до размещения на полигоне.

Напомним, Ленобласть перешла на новую систему обращения с отходами несколько позже, чем остальные регионы. Если по всей стране новые правила заработали с 1 января 2019 года, то мы на федеральном уровне получили право отсрочки и обеспечили постепенный переход: сначала в реформу «вошел» только Приозерский район, потом подключились Выборгский, Лужский, Всеволожский и, наконец, с 1 ноября 2019 года институт регионального оператора по обращению с отходами заработал на территории всего субъекта.

Отсрочка была связана с тем, что, помимо собственной нагрузки, Ленинградская область также принимает отходы из соседнего субъекта — Санкт-Петербурга, а мегаполис генерирует вдвое больше, чем вся область. Если согласно территориальной схеме обращения с отходами Ленинградской области объем образования твердых коммунальных отходов составляет 726 тыс. тонн, то, согласно терсхеме Санкт-Петербурга, город образует 2,365 млн тонн мусора в год. Хотя я думаю, что по результатам первого года работы петербургского регоператора мы увидим, что реальный объем значительно меньше. По последним данным, за десять месяцев в городе было образовано около 1,3 млн тонн отходов. Так как теперь все отходы Санкт-Петербурга завозятся на полигоны области только по накладным городского регоператора, Ленинградская область практически полностью избавилась от нелегальных транспортировщиков мусора за исключением тех, кто транспортирует строительные отходы. Но и эта проблема успешно решается правительством региона.

При этом, безусловно, есть и проблемы. В первую очередь — в части распределения потока городских отходов. После закрытия полигона «Северная Самарка», который, по нашим оценкам, принимал более 40% отходов из города, потоки были перераспределены на другие объекты, которые сегодня загружаются неравномерно. Существенная часть нагрузки упала на гатчинский «Новый Свет-Эко» и полигон ТБО во Всеволожском районе. При этом, например, РАСЭМ в Выборгском районе остается недозагруженным. Логика коллег понятна: транспортное плечо значительно больше, а значит, расходы на оплату услуг транспортировщиков выше. Но я остаюсь при убеждении, что объем неутилизируемых «хвостов» необходимо распределять между объектами равномерно, учитывая экологические риски и социальную напряженность, нагрузку на улично-дорожную сеть.

— **Какой объем бытового мусора ежегодно образуется в Ленинградской области? И что с ним происходит после того, как житель выбрасывает свой пакет в бак?**

— Ежегодно мы собираем в Лен-области более 700 тыс. тонн мусора, обслуживаем более 17 тыс. контейнерных площадок. И уже сегодня обеспечиваем обработку в объеме 65%. Извлечение полезной фракции, то есть тех отходов, которые как вторичное сырье направляются в переработку, в настоящее время составляет около 15%. После запуска в эксплуатацию современных комплексов переработки, один из которых мы планируем построить в Кингисепе, а второй в Рахье, рассчи-

тываем направлять на утилизацию не менее 50% от входящего потока отходов.

Технологическая схема работы будет такой. Мусор будет поступать на автоматизированные сортировочные линии, где пройдет несколько этапов обработки. Сейчас сортировка осуществляется в основном вручную. На новых комплексах планируется использовать современные сепараторы. В первую очередь будут разделяться органические фракции и вторсырье. Отбренные стекло, пластик, металл, бумага, дерево будут формироваться в товарные партии и направляться на утилизацию. Органические фракции пройдут обработку еще несколько раз до максимального извлечения пищевого компонента, который будет направлен на площадку биокомпостирования для получения компоста. Непригодные для дальнейшей утилизации отходы сортировки будут подвергнуты обезвреживанию (сушке), уменьшены в массе и безопасно изолированы на карте полигона. Крупногабаритные и строительные отходы путем дробления также будут превращены в сырье для повторного использования, например, в автодорожном строительстве.

— **Жители Ленинградской области категорически возражают против строительства новых полигонов. Насколько оправданы их опасения?**

— Полигон — это прежде всего природозащитное сооружение. Каждый из нас производит мусор ежедневно, и неперерабатываемые отходы в том числе: предметы гигиены, загрязненный органикой текстиль, изделия из поливинилхлорида или вспененного полистирола, тюбики из поликарбоната, стеклопакеты, баллончики из-под красок и многое другое. Такие отходы подлежат либо захоронению, либо энергетической утилизации. Ленинградская область отказалась от всех проектов по мусоросжиганию и выбрала путь глубокой переработки с максимальным извлечением полезных фракций. Размещаться на полигонах будут только отходы, не подлежащие дальнейшей переработке.

Подчеркну, что сегодня законодательно утверждены приоритеты, которым обязаны следовать разработчики проектов по обращению с отходами. При выборе технологических решений необходимо обеспечивать следующую последовательность: обработка всего входящего потока, отбор пригодных для дальнейшей утилизации фракций, переработка вторичного материального ресурса, обезвреживание и только на последнем этапе захоронение. Это закреплено законодательно! Разрешение на ввод в эксплуатацию получают только те объекты, которые полностью соответствуют строгим требованиям экологической безопасности.

Современный комплекс по переработке отходов — это в первую очередь комплекс современных технологических решений. Помимо главной цели, использования потенциала вторичного материального ресурса, это минимизация негативного воздействия отходов жизнедеятельности человека на окружающую среду. Если место строительства такого объекта выбрано правильно, с учетом действующих природоохранных норм, экологических и социальных факторов, то никаких негативных последствий ни для жителей, ни для природы не будет.

Так, например, для строительства КПО «Кингисеп» мы выбрали территорию бывшего шламонакопителя завода «Фосфорит». Это нарушенные земли, которые годами подвергались негативному воздействию химического производства. Поэтому единственная возможность вернуть этот участок в хозяйственный оборот — построить здесь объект обращения с отходами. Расстояние до ближайшего

населенного пункта — 7 км. Въезд на объект будет организован со стороны федеральной трассы «Нарва», что исключит необходимость проезда спецтехники через населенные пункты. Да, «хвосты» оставаться будут, но после глубокой переработки и объем этих отходов будет существенно сокращен по сравнению с тем, что мы имеем сейчас.

— **В соответствии с проектом какой процент именно вторичных материальных ресурсов планируется извлекать?**

— На автоматических сортировочных линиях — не менее 20%. Также около 40% должна составить органика, которая будет направлена на изготовление компоста. Впоследствии этот грунт может быть использован при проведении работ по благоустройству, а также в дорожном строительстве. Параллельно мы продолжим развивать нашу программу по внедрению системы раздельного сбора отходов. Это позволит выделять сухую фракцию на этапе накопления на придомовых контейнерных площадках. Таким образом, во вторичную переработку будет направляться существенно большее количество ВМР. Уже сегодня емкостями для раздельного сбора отходов укомплектована 981 контейнерная площадка. За счет средств регионального оператора по обращению с отходами закуплено 1200 баков для РСО на общую сумму 11,5 млн рублей. Также 915 контейнеров закуплены муниципалитетами за счет субсидии из областного бюджета, ожидается закупка еще порядка 280 баков для РСО. Таким образом, до конца года инфраструктура для раздельного накопления отходов появится дополнительно на 220 контейнерных площадках.

— **Все чаще высказывается мнение, что изменившаяся экологическая ситуация негативно сказалась на рынке вторичных материальных ресурсов, что сделало деятельность по раздельному накоплению отходов невыгодной. Как вы оцениваете ситуацию?**

— Спрос и, соответственно, цена на вторичное сырье всегда были подвержены колебаниям. На текущем этапе раздельный сбор отходов действительно убыточен, особенно в масштабах регионального оператора. Поясно. До перехода на новую систему обращения с отходами организацией раздельного сбора на придомовых контейнерных площадках занимались частные предприниматели, которые наладили цепочку сбыта вторсырья. При этом, естественно, они руководствовались собственным интересом: баки появлялись лишь в тех локациях, где были гарантированы большие объемы накопления (в крупных многоквартирных жилых комплексах). Но задача регионального оператора — сделать инфраструктуру для раздельного накопления отходов доступной для всех жителей Ленинградской области. И здесь уже другая экономическая составляющая.

При этом мы абсолютно убеждены, что придомовой раздельный сбор отходов — единственный верный путь к сокращению объема размещения отходов на полигонах. Сортировка мусора — в первую очередь не экономика, а правильная экологическая привычка. Выбрасывая пластиковую бутылку в специ-

альный бак, каждый из нас как минимум задумывается о том, сколько упаковки он использует, настолько ли нужны в хозяйстве одноразовые вещи и чем их можно заменить. А это уже шаг к осознанному поведению. Таким образом, мы одновременно закладываем важные принципы экологичного поведения и формируем поток, который значительно легче подвергать обработке, чем смешанные отходы.

Подчеркну, что раздельно накопленные отходы — все равно отходы, которые содержат и пищевой компонент, и химическое загрязнение. Все собранные из специальных баков фракции обязательно проходят досортировку перед тем, как передаются на утилизацию. Если качество сырья не будет соответствовать требованиям переработчика, он вернет партию. В связи с этим мы задаемся обоснованными вопросами в адрес частных предпринимателей: готовы ли они показать отчетность по обращению с раздельно собранными отходами? Куда направляются отходы досортировки?

Кстати, сейчас, когда рынок вторсырья реально «просел», мы часто сталкиваемся с фактами снятия предпринимателями собственных баков с контейнерных площадок, которые уже стали привычны для жителей. Упреки получают региональный оператор и власти Ленинградской области. Со своей стороны мы прилагаем усилия для того, чтобы быстро производить доукомплектование, но не всегда получается делать это оперативно, так как регоператор не располагает информацией о самовольно установленных и самовольно снятых баках для РСО.

До сегодняшнего момента мы лояльно относились к деятельности так называемых заготовителей, но теперь изменили позицию. Так как ответственность за полный цикл обращения с твердыми коммунальными отходами возложена законодательством на регионального оператора — и спрос тоже с нас, деятельность по обращению с раздельно накопленными отходами должна контролироваться нами. Если юридическое лицо или индивидуальный предприниматель готовы участвовать в проекте регионального оператора, предоставлять прозрачные отчеты о деятельности, работать по единому стандарту с региональным оператором, мы готовы к сотрудничеству. В противном случае, действия по самовольной установке баков для РСО на общедоступных контейнерных площадках будут квалифицироваться как нарушение законодательства в сфере обращения с отходами. Соповещения по этому вопросу с представителями комитета государственного жилищного контроля и надзора и комитета по законности и правопорядку Ленинградской области уже проведены. Курирующий отрасль обращения с отходами в регионе вице-губернатор по безопасности Михаил Ильин дал соответствующие распоряжения.

— **Какие особенности внедрения раздельного сбора отходов в Ленинградской области вы могли бы выделить?**

— Во-первых, разный уровень социально-экономического развития районов, соответственно, разная структура потребления товаров и разный морфологический состав отходов. Отсюда и разная культура

накопления. Например, жители новых многоквартирных домов Всеволожского или Гатчинского районов живут в темпе мегаполиса и массово потребляют бутилированную воду, напитки в стеклянной таре, которые выбрасывают сразу же. Поэтому накапливаемость РСО на площадках таких домов выше, а засор меньше, чем, например, в удаленных районах, где традиционно тару многократно используют до тех пор, пока она практически не утрачивает товарный вид и возможность к повторному использованию.

Вторая проблема — отсутствие правильно организованных контейнерных площадок. Далеко не везде технически возможна установка дополнительных баков. Этот вопрос мы решаем совместно с органами местного самоуправления и профильным комитетом. Просим учитывать при строительстве новых контейнерных площадок место для баков для раздельного накопления.

И, наконец, мы остро видим проблему нехватки утилизационных мощностей. Сегодня большую часть сформированных товарных партий ВМР мы направляем на переработку в другие субъекты. Как инвестор мы со своей стороны также рассматриваем возможность строительства собственного предприятия по переработке пластика.

— **Одно из самых распространенных мнений о сборе отходов: как их ни сортируй, все вывозит один мусоровоз. Так ли это на самом деле?**

— Любая хозяйственная деятельность — это прежде всего затраты. В тарифе регионального оператора расходы, связанные с организацией раздельного сбора отходов, не учтены, мы реализуем проект на перспективу за счет собственных средств. Это закупка баков для стекла и пластика, специальные брендированные машины, оплата труда водителей, расходные материалы и прочее. Нет никакого экономического смысла смешивать отходы, накопленные раздельно с общими. Их проще рассортировать, очистить и реализовать на рынке вторсырья. В этом году мы выбрали для себя ключевого партнера в проекте РСО — это компания «Автопарк № 6 „Спектранс“», которая не просто приобрела специальную технику, но и маркировала ее особым образом, с пометкой «раздельный сбор», чтобы жители не путали с обычным мусоровозом.

Если частный предприниматель мог позволить себе приезжать за РСО по мере накопления, то есть, только когда бак полный, то мы организуем вывоз раздельно накопленных отходов строго по графику: в первый день машина собирает пластик, во второй — стекло. Иногда приезжаем вхолостую. Но это тоже стратегическая задача — проанализировать накапливаемость по каждой локации, процент засора и реальную готовность населения сортировать отходы. Каждый вид отходов мусоровоз доставляет на специальную площадку, где, повторно, производится досортировка, очистка и формирование товарной партии. После этого партия направляется на переработку.

— **Вторсырье из раздельно собранных отходов реализуется региональным оператором. Логично возникает вопрос о снижении платы за вывоз ТКО при соблюдении требования о раздельном**

накоплении отходов. Насколько это снижение реально?

— В настоящее время на уровне федерального законодательства прорабатывается вопрос о внесении нормы, предусматривающей возможность расчета по фактическому накоплению отходов. Полагаю, на практике он будет очень трудно реализуем: мы никогда не сможем доподлинно измерить, кто из жильцов сортирует, а кто пренебрегает раздельным накоплением. Кто ответственно подходит к раздельному накоплению отходов — моет тару, отклеивает этикетки, сминает пластик для того, чтобы перевозчик не возил «воздух», а кто считает, что не обязан принимать в этом участие.

Во-вторых, если мы говорим о фактическом накоплении, то в этом случае должны быть предусмотрены условия, чтобы территория контейнерной площадки была изолирована и использовалась только жильцами данного дома. Чтобы избежать случаев, когда жильцы соседних домов, не дойдя до собственной площадки, скидывали мусор на этих площадках. Идея определенно имеет место быть, но вопрос ее реализации должен быть всесторонне рассмотрен.

Как региональный оператор мы прорабатываем возможность дисконта для юридических лиц, которые готовы будут максимально открыто взаимодействовать с нами в части реализации программы раздельного сбора отходов, — торговые сети, пункты выдачи товаров и прочие. Я считаю, что реальный механизм сможет заработать только при введении ответственности за неисполнение принципа раздельного сбора отходов, который пока с точки зрения закона — право, гражданская позиция, но не требование, обязательное для каждого.

— **Большой проблемой управляющие компании считают несанкционированный подброс на контейнерные площадки строительных отходов. Как решается вопрос в Ленинградской области?**

— Действительно, на первом этапе реформа отрасли обращения с отходами урегулировала только обращение с ТКО. Промышленные отходы по-прежнему остаются на совести самих отходообразователей, которым вместо того, чтобы заключить специальный договор на вывоз, гораздо проще свалить их на площадке для накопления бытового мусора. Несмотря на то, что законодательство запрещает складирование на контейнерных площадках отходов, не входящих в категорию ТКО, часто мы можем видеть на площадках автопокрышки, бетонный бой, арматуру и прочие строительные отходы. При этом граждане не понимают, что, во-первых, вывоз таких отходов осуществляется другой техникой, нежели та, что используется для вывоза ТКО (помещенные в пресс-уплотнитель тяжелые отходы просто его ломают). Во-вторых, подрядчики регионального оператора просто не имеют права вывозить этот мусор, ни один объект его не примет без соответствующих документов.

Для того чтобы комплексно урегулировать этот вопрос, мы запустили пилотный проект в Выборгском районе по оказанию комплексной услуги вывоза отходов с контейнерных площадок. Нашим ключевым партнером в этом проекте стали коллеги из компании «Спецтранс 47». Представители транспортировщика, который имеет все необходимые лицензии, провели работу с муниципалитетами, заключили отдельные договоры, помогли изготовить паспорта отходов, приобрели дополнительную технику для работы с промышленными отходами. Теперь контейнерные площадки в Выборгском районе очищаются от всех видов мусора строго по графику. В следующем году планируем распространить эту практику и на другие районы Ленинградской области.

— **Какие ключевые направления развития запланированы компанией на следующий год?**

— В следующем году мы планируем подключить к программе раздельного сбора отходов все без исключения районы Ленинградской области, завершить строительство комплекса по переработке отходов в Кингисепе и уже начать строительство второго аналогичного объекта — КПО «Рахья». Также мы планируем приступить к реализации своего проекта по переработке пластика. Это будет наш реальный вклад в построение в регионе экономики замкнутого цикла.



ЭКОЛОГИЯ

В тени активистов

На волне захлестнувшего мир скандального экологического активизма, который сейчас выражается в порче произведений искусства, общество забывает об экологических волонтерах. Реальные действия по очистке водоемов, борьба с загрязнением окружающей среды теряются на фоне громких историй. «Ъ-СПб» узнал, как продвигается работа в сфере экологического волонтерства в стране, чем живут люди, безвозмездно высаживающие деревья, и как бизнес помогает миру становиться лучше.

— волонтерство —

Помощь природе в цифрах

Экологическое волонтерство в России объединяет два национальных проекта: «Образование», в основе которого лежит развитие волонтерского движения страны, и «Экология», который направлен на улучшение экологического климата страны. Самой крупной площадкой для волонтеров всех сфер является площадка «Добро.ру» — всероссийская программа и портал, созданный Ассоциацией волонтерских центров (АВЦ) в 2012 году. По данным платформы, сейчас в Ленинградской области 7 тыс. волонтеров, 270 различных проектов от АНО И НКО. Средний возраст волонтера в регионе 25 лет, причем большая часть активистов младше 18 лет. В Санкт-Петербурге официально зарегистрированных волонтеров значительно больше — 29 тыс. человек. На площадке города действует 622 проекта. Средний возраст волонтеров не отличается от соседнего региона, но большая часть петербургских активистов — студенты (от 18 до 24 лет).

Экологическое волонтерство отличается от прочих видов своей направленностью. Это не адресная помощь отдельной категории граждан, как, например, ухаживающие за людьми с инклюзивностью или активисты, помогающие в организации различных государственных мероприятий (волонтеры победы, волонтеры на Олимпийских играх, форумах). Эковолонтеры стараются помочь самой природе.

Правительственный сектор старается всячески поощрять деятельность экологических организаций и волонтеров. Так, в Ленинградской области с 2016 года проводится конкурс на лучшую добровольческую экологическую акцию с денежным

призовым фондом. Организаторы мероприятия — комитет государственного экологического надзора Ленинградской области, Ленинградская атомная электростанция и межрегиональная общественная экологическая организация «Зеленый крест». В Петербурге с 2015 года действует Экологический волонтерский центр (ЭВЦ) на базе ГУП «Специализированная фирма „Минерал“», подведомственного комитета по природопользованию и охране окружающей среды. С 2009 года комитет проводит ежегодное обучение добровольцев по специально разработанной программе поэтапной практической подготовки экологических волонтеров для участия в ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в береговой зоне Петербурга.

Бизнес стал идейным

Кроме активных и инициативных граждан в эковолонтерстве участвует и бизнес-сообщество. Так, петербургская компания KIT Stroy, которая предоставляет в аренду спецтехнику, решила заняться восстановлением популяции китов. Как сообщил старший управляющий KИT Group Роман Чуркин, со стороны бизнеса помощь оказывается безвозмездно «по идейным соображениям». Таким образом предприятие реализует концепцию социально ответственного бизнеса.

«Сотрудники и партнеры KИT Stroy участвуют в волонтерской работе компании. В этом году мы развиваем экологическое направление. Киты — символ надежности, мудрости, что отражает ценности компании. Основная цель фонда — добиться полного запрета коммерческого промысла этих млекопитающих и защитить популяцию у берегов России. Это большая система, у специалистов которой есть ин-



Большинство эковолонтерских организаций и сообществ действует на собственном энтузиазме

струменты и возможности подойти к решению проблемы глобально. И здесь важна регулярность в финансировании. Внутри нашей компании придумали идею проекта: один рубль с каждого отработанного часа спецтехники перечислять на спасение китов. Эти средства идут на оснащение экспедиционных судов и проведение учета китовобразных. Актуальные научные данные помогут законодателям и власти принять решения, которые сохранят разнообразие жизни в морях у побережья Мурманской области», — рассказал господин Чуркин.

Генеральный директор «Музея PRO мусор» Герман Хильченко сообщил, что в реальной практике большинство эковолонтерских организаций и сообществ действуют на собственном энтузиазме. По мнению эксперта, всегда будут оставаться инициативные люди, а от государственных структур (в том числе региональных операторов) необходимо качественное включение целей экологического просвещения и воспитания культуры, как стратегических целей, без которых реформировать отрасль будет крайне сложно.

«С апреля 2021 года мы запустили благотворительный пункт раздельного сбора отходов на Планерной улице совместно с ТЦ „Лео Молл“. Продали сырья на 250 тыс. рублей (50 тыс. ушло на прямые расходы: зарплату сортировщиков, вывоз вторсырья и вывоз 22% мусора из собранного вторсырья, остальные 200 тыс. пустили на различную благотворительность в

течение года). Это были операции, подарки на Новый год в детские дома, помогал пенсионерам в пансионатах. Также на базе музея проводятся бесплатные экскурсии для социальных гостиц и школ, которые отправляют запрос. Проводили субботники в парках и лесу. В этом году пункт закрыли из-за реформы и невозможности более проводить досортировку фракций на мусоросортировочном комплексе. Запланировали проведение новогодних елок, бесплатных билетов и мастер-классов в музее», — поделился господин Хильченко.

Российская экологическая компания (РЭО) оказывает финансовые меры поддержки инвестиционным проектам в сфере обращения с ТКО. Так, за счет финансирования ППК РЭО введены в эксплуатацию мощностей: по обработке 1 млн тонн в год, утилизации 423 тыс. тонн в год, захоронению 123 тыс. тонн в год. Осуществлено финансирование шести проектов в трех регионах на сумму 6,427 млрд рублей.

Как сообщил генеральный директор РЭО Денис Буцаев, Россия продолжает курс на ESG (Environment, Social, Governance) и экологическое развитие. В отличие от западных коллег, которые при малейшей турбулентности сворачивают свои программы и лицемерят по поводу экологии, используют эту тему только ради хайпа, считает эксперт. Также по поручению президента в настоящий момент прорабатывается федеральное молодежное эковолонтерское движение.

«Чаще всего волонтеры занимаются просвещением и уборками природных территорий, таких мест много в каждом регионе. Они устраивают субботники и уборки. Суббот-

ники и реальные дела — это всегда хорошо, но, просвещая других людей, волонтеры приносят огромную пользу: своим словом и примером меняют общество. Устраивают мастер-классы, экоуроки в школах и детских садах. Что касается Петербурга и Ленинградской области, то город, по сути, стал колыбелью проекта „Чистые игры“, которому мы помогаем, и у нас уже был совместный субботник. Из интересных проектов также могу отметить „Чистую Вуоксу“, добровольцы ликвидируют стихийные свалки на озерах Вуокса, Ладога и Ильмень, а также на реке Волхов. Есть инициативные ребята из 99 recycle, которые плавят пластик в различную продукцию. Это организация, которая начинала как общественики, а сейчас они строят свой социальный бизнес», — сообщил господин Буцаев.

Делают, а не кричат

Параллельно с расцветом экологического волонтерства растет волна негатива по отношению к разного рода экоктивистам. Особенно после изобретения нового способа громко заявить о своих намерениях, как это делают Just Stop Oil («Просто остановите нефть») или Wetzen Generation («Последнее поколение»), которые обливали краской и другими жидкостями произведение искусства, после чего приклеивали себя к музейным экспонатам. Критика в адрес таких организаций несправедливо затронула эковолонтеров, хотя цели и методы работы у них отличались.

Так, по мнению Германа Хильченко, при разговоре о «Гринписе», Just Stop Oil или Wetzen Generation люди каждый раз пытаются приписать их к каким-то группам активистов и волонтеров: граждане, которые получают внутреннее удовлетворение от прикладывания усилий в части сохранения окружающей среды; организации, которым необходимо получать доход для работы на благо общества; организации, которые получают свой доход от казачного пиара, скандалов. «Когда мы слышим о скандалах с участием экоктивистов, необходимо спрашивать себя: а мы уверены, что данные организации не являются инструментами в политических целях?» — подчеркивает эксперт.

«В моем представлении, мало критиковать действия существующих ответственных лиц, и неважно, про какую страну мы говорим. Есть золотая фраза, которая мне очень нравится: критикуешь — пред-

лагай, предлагаешь — исполняй, исполняешь — отвечаешь. Функции активистских движений и общественных организаций заканчиваются на критике и призывах что-то прекратить. Дают сигнал: „Здесь плохо! Помогите! Прекратите! А как и что необходимо сделать — вы правительство, вы и разбирайтесь, кто за что деньги получаете.“ Если посмотреть с другой стороны, то на таких акциях протеста кто-то извлекает выгоду, кто-то несет убытки. Поэтому вопрос генерации электрических мощностей или способов заправки логистического передвижного комплекса в мире — это политика», — пояснил Герман Хильченко.

С этой позицией согласны в РЭО. При этом следует учитывать, что волонтеры и активисты — это лишь разные названия, надо смотреть не на то, как себя называет человек, который душой болеет за экологию, а что он реально делает, уверен Денис Буцаев.

«Есть множество деятелей, которые реально что-то убирают, помогают на субботниках, проводят экоуроки, вносят вклад в экпросвещение и заботу об окружающей среде. А есть артисты, вроде Just Stop Oil, которые занимаются перформансами сомнительного содержания. Это ничего не имеет общего с заботой об экологии. Вот, взять российского активиста Чистомэна. Он ездит по регионам в маске и убирает мусор, ведет блог. Достаточно креативно. Ни к какой организации он отношения не имеет. Он активист или волонтер? Это неважно. Важно, что он заботится об окружающей среде, а не устраивает шоу ради бесмысленного хайпа», — пояснил господин Буцаев. — Just Stop Oil — это обычные экотеррористы, а не люди, которые заботятся об окружающей среде. Нет ничего общего между заботой об экологии и тем, чтобы бросить банку с супом в картину знаменитого художника. Если бы эти девочки из Just Stop Oil посадили деревья где-нибудь и придумали какой-нибудь креативный заход к этому, это можно было бы назвать заботой об окружающей среде. Пусть лучше бы они высаживали по дереву за каждую тонну углекислого газа, выброшенного нефтяными компаниями, против которых они борются. Вот это было бы правильно». По мнению эксперта, экологический активизм зачастую политизирован и ангажирован. Эковолонтерство — бескорыстная помощь людям, животным, природе.

Екатерина Хайанова

Е упала, G пропала

— ESG-повестка —

«Спрос на такие ESG-инструменты есть, но он ограничен и пока недостаточен для того, чтобы сформировался системный greenium (снижение ставки по облигациям или кредитам за ESG-лейбл), что давало бы дополнительную финансовую мотивацию для эмитентов и способствовало бы реализации проектов», — говорит госпожа Катасонова.

Недавно ЦБ сообщил, что разрабатывает инструмент облигаций с привязкой к показателям устойчивого развития (sustainability linked bonds) для производственных компаний. «Это новый инструмент для мировых рынков капитала, который действительно актуален для компаний из так называемых «грязных» секторов экономики. О необходимости появления такого инструмента на локальном рынке говорилось весь 2021 год. В мире первой такой облигацией стали облигации Enel с привязкой купона к снижению углеродоемкости произведенного киловатт-часа», — говорит господин Горчаков. Запуск таких облигаций для производственных компаний говорит о продолжении работы государства в этой части, добавляет аналитик Freedom Finance Global Владимир Чернов.

На данный момент в России уже внедрены или пока разрабатываются различные инструменты и методологии для регулирования и применения принципов устойчивого развития и ответственного финансирования, делится господин Пастернак. Интерес к ним проявляется как со стороны компаний, так и со стороны обычного потребителя. Что касается облигаций с привязкой к целям устойчивого развития, то в Росбанке уже успешно применяется аналогичный кредитный инструмент.

По прогнозам АКРА, по итогам 2022 года объем новых размещений ESG-облигаций на российском рынке снизится на 44,7% и составит около 70 млрд рублей. Рынок будет в основном сформирован за счет госкомпаний.

«Естественно, без CBO тренд был бы более выраженным и активности было бы больше, особенно в части выпуска «зеленых» облигаций. Сейчас же акценты немного сместились, но многие принципы могут быть вполне уместны, особенно в части управленческих решений и работы с персоналом. Много будет зависеть от регуляторных стимулов», — считает начальник управления аналитических исследований ИК «ИВА Партнерс» Дмитрий Александров. Новый инструмент ЦБ, по его мнению, может получить широкую практику и спрос со стороны эмитентов, если такие бумаги будут иметь определенные преимущества, особенно в части налогообложения или банковской учетной политики.

Юлия Катасонова добавляет, что регулятору важно проработать четкие целевые показатели в области устойчивого развития с учетом отрасли производственной компании, чтобы можно было проводить верификацию таких облигаций и исключить риски гринвошинга («зеленый маркетинг»).

Как отмечает координатор проектов по климату и энергопереходу российского «Гринписа» Екатерина Черничкина, сегодня при сокращении бюджетов многие компании намерены продолжать исключительно маркетинговые ESG-проекты. Хотя именно сейчас самое время, чтобы отказаться от гринвошинга, переориентировать средства на реальные инвестиции в устойчивость и развивать проекты по сокращению эмиссии парниковых газов, повышению энергоэффективности, ВИЭ.

Виктория Алеинникова

Тяга к розетке

— электротранспорт —

Петербургский вектор

Санкт-Петербург наряду с Московским регионом входит в число городов, где спрос на электромобили растет. По данным «Автостата», с января по май текущего года в Северной столице было продано 105 электрокаров (почти 10% от общего объема продаж электромобилей в России). С 2020 года в городе действуют 83 зарядные станции, шесть из них расположены на территории дилерских центров и 31 — на парковках бизнес-центров, ТРК и гостиниц.

По словам госпожи Шарковой, в данный момент лидером по числу ЭЭС в Петербурге, Ленинградской области и России являются «Россети Ленэнерго». Именно эта компания и будет строить новые станции. В Петербурге городская энергокомпания до конца 2025 года планирует установить 80 новых зарядных станций. Кроме того, в рамках реализации Региональной программы развития зарядной инфраструктуры на период до 2023 года, утвержденной правительством города, 20 ЭЭС будут установлены уже в этом году. В Ленинградской области установка новых электрозаправочных стан-

ций будет происходить в рамках пилотного эксперимента правительства РФ по созданию инфраструктуры для электротранспорта.

Перспективы развития

Как отмечает Валерия Миничкова, «зеленая» повестка, несмотря ни на что, не снимается, а значит, и курс на использование электрокаров в стране сохранится — как личного, так и общественного транспорта. Санкционное давление, безусловно, затруднит и удорожит покупку зарубежных моделей. Но нельзя исключать возможность их приобретения на условиях параллельного импорта и, конечно, разработки китайского и отечественного автопрома. Уже сейчас у дилеров в Москве, Петербурге, Нижнем Новгороде, Казани, Воронеже, Краснодаре можно приобрести лицензий Evolute за примерно 3 млн рублей с запасом хода на полной зарядке 433 км.

По словам экспертов, с учетом непростой внешнеэкономической ситуации все большее число отраслей отечественной промышленности, в том числе очень перспективных, нуждается в полной локализации производства для снижения зависимости от импорта. Не является исключением и электротранспорт, развитие которого неразрывно свя-



Большее всего электромобилей сконцентрировано в Москве, далее следуют Приморский край, Иркутская область, Краснодарский край, Хабаровский край

туры. При этом пока серьезным помощником в создании хотя бы локальной сборки электрических моделей машин может стать только Китай.

«В сферах индивидуального транспорта и коммерческих „электричек“ российские производители и заводы кажутся более уверенными. Не без помощи китайских партнеров, но этот сегмент пока дефицита не ожидает. Однако следует готовиться к заметному подорожанию всех моделей — как местных, так и импортных. Сейчас как никогда важно сохранить уже существующие льготы для владельцев и производителей электротранспорта и инфраструктуры и регулярно выделять новые субсидии», — заключает эксперт.

Антонина Егорова

Гости ступают на «зеленую дорогу»

— экотуризм —

Проблемы и перспективы

В настоящее время экотуризм сталкивается с рядом проблем, характерных как для туризма в целом, так и конкретно для его экологического направления. Эксперты выделяют шесть основных. Первая из них — цены, так как комфортный отдых в большинстве ООПТ доступен людям с доходом выше среднего. Вторая —

логистика. Например, чтобы добраться из Москвы в Кроноцкий заповедник, нужно закладывать на дорогу минимум четыре дня. Далеко не все готовы тратить столько времени на перемещение. Третья — труднодоступность, особенно на Дальнем Востоке и в Арктической зоне. В какие-то заповедные места страны можно добраться только на вертолете, например, в Тобаларский заказник — часть Байкало-Ленского заповедника Иркутской области или на некоторые

вулканы Камчатки. Четвертая — отсутствие четкого законодательства. «Экотуризмом считается присутствие туристов на территории нацпарка, заповедника или заказника. Главное, чтобы они не нарушали правила их посещения. Но действительно ли они при этом бережно относятся к природе — это вопрос», — говорит Виктория Детярева.

Пятая проблема — инфраструктура. Нехватка комфортного жилья и теплых туалетов, малое количе-

ство оборудованных экотроп, недоступность для населения с физическими ограничениями — речь не только об инклюзии, но и о приспособленности для детей, пожилых людей. И шестая — климат. Нерасполагающая к отдыху на природе погода отталкивает туристов, а суровые условия в некоторых ООПТ требуют огромных финансовых вложений на создание и поддержку инфраструктуры.

Антонина Егорова