

## Долгое путешествие в кипящий котел

### Продовольствие путешествует по всему миру - часто не в интересах потребителей

Путь, который проходит продукт от производителя до нашего стола становится все длинней. При этом, среднестатистическое меню осталось практически без изменений. Зато транспортные пути продуктов питания преумножились и удлинились. Причиной такой неэкологичной тенденции, кроме глобализации, стали все снижающиеся затраты на транспорт, которые, в комбинации с низкими затратами на производство в отдаленных уголках мира, страны или региона приводят к тому, что даже при больших расстояниях, отделяющих производство от рынка сбыта, продукт остается рентабельным. И эта тенденция наблюдается как на Украине, так и за рубежом.

Например, раннее креветки Северного и Норвежского моря чистились сразу после вылова на месте. Несколько лет назад большую часть из них начали возить в Польшу. Однако, поскольку заработные платы в Польше начали расти, теперь их транспортируют в Марокко. Таким образом, креветки проделывают путь минимум в 2 500 км до Марокко, где их чистят и зачастую те же 2 500 км назад в Европу в супермаркет.

#### Все больше и дальше

Конечно, рынок транспорта, а корректней будет сказать количество тон на 1 км, кормов и продуктов питания на Украине выросло за последнее десятилетие в разы. К сожалению точной оценки этого показателя именно по продовольственной группе товаров не



существует, да и украинский рынок со своими показателями роста уникален. Однако достаточно сказать, что например, в Германии, с ее устоявшейся экономикой, за 5 лет в период с 2000 по 2005 объем перевозок продовольственных товаров вырос на 30%, а более 95% продуктов питания, которые приобретаются сегодня в супермаркетах, проделали путь длиннее чем 100 км. Более того, многие из них проехали, проплыли или пролетели тысячи километров. При этом, как правило, многие из продуктов так же производятся в самой стране или регионе. Речь в данном случае конечно не идет об экзотических продуктах, таких, как например кофе, чай и шоколад. Эти продукты занимают лишь незначительную часть продуктовой корзины. А вот картошка для чипсов, которые производятся и потребляются на Украине, импортирована из Испании и Франции. Что уж говорить про сахар-сырец из Бразилии или Таиланда, импорт которого в настоящий момент

так жарко обсуждают политики. Молоко и мясо путешествует вдоль и поперек нашей страны, и за ее пределы. Поставщики зачастую ищут наиболее дешевого переработчика и, в условиях жестокой конкуренции, многие вынуждены прокладывать новые транспортные пути. Кроме того, зачастую один и тот же продукт импортируется и экспортируется. Например, согласно товарной структуре внешней торговли Держкомстата за первый квартал 2011 года было экспортировано мяса и пищевых субпродуктов на сумму 43942,7 тыс. дол. США, а импортировано на сумму 52230,9 тыс. дол. США. То есть разница не велика. Конечно, наша регламентированная статистика на государственном уровне не дает возможности понять, идет речь о свинине или говядине и какие субпродукты имеются в виду. Однако при такой, близкой к равнозначной, сумме импорта и экспорта, можно с уверенностью сказать, что значительная часть вывезенных продуктов ввозится в аналогичном эквиваленте

### **По счету за транспорт платят в конечном итоге общественность и окружающая среда**

То, что для каждого, логично мыслящего гражданина может показаться экономически не выгодным, на самом деле более чем рентабельно для производителей, трейдеров и ретейлеров. В их калькуляции затраты на перевозку играют незначительную или не решающую роль. Конечно, многие скажут: «Ну и что? Пусть невидимая рука Адама Смита управляет рынком. Цена – лучший регулятор рыночных отношений

и, таким образом, конечный продукт становится дешевле. Как следствие потребители, приобретая конечный продукт по более низкой цене, в выигрыше и все довольны.». Такое мнение сторонников либерализации и абсолютных рыночных отношений конечно имеет рациональное зерно. Однако есть одно «но», это так называемый «внешний эффект» или «экстерналия». Не вдаваясь в дебри экономической теории народного хозяйства, негативным внешним эффектом (бывают и позитивные) называются некомпенсируемые последствия экономических решений, за которые никто не платит и, соответственно, никто не получает возмещение (компенсацию). При этом, как правило, в невыгодном положении, за которое должна быть получена компенсация, оказываются невинные участники рынка – то есть те актеры, которые не имеют влияния на процесс принятия данного экономического решения. Негативный внешний эффект так же называют «социальными затратами». Внешние эффекты не входят в калькуляцию того, кто их вызывает (инициирует). С экономической точки зрения внешние эффекты являются источником несостоятельности рыночного механизма и, как правило, требуют государственного вмешательства.

### **Самолет – разрушитель климата номер 1**

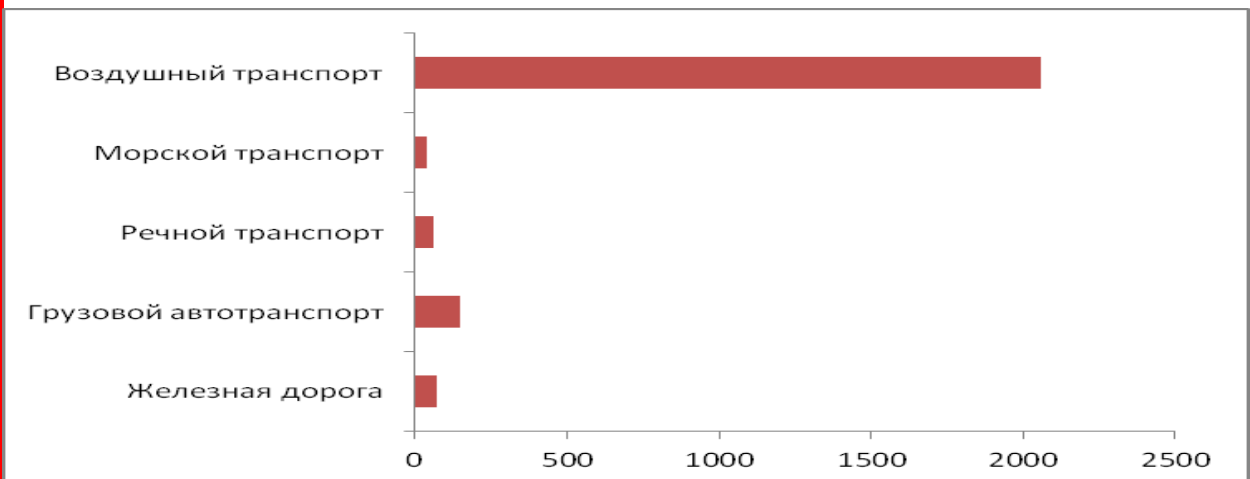
В нашем конкретном случае, внешний эффект негативный и заключается он в том, что оценить в денежном эквиваленте ущерб окружающей среде

и как следствие, рост различных заболеваний да и просто сокращение средней продолжительности жизни за счет увеличения эмиссии вредных веществ от транспорта (на фоне удешевления последнего) как минимум крайне сложно, если не невозможно. Достаточно постоять несколько минут в районе Киевской окружной дороги, чтобы осознать всю мощь влияния на окружающую среду. За подобное увеличение экологической нагрузки, никто не платит. Как следствие, ухудшением состояния здоровья расплачиваемся все мы – те, кто на процесс принятия решения о той или иной транспортировке, не имеет никакого влияния. Я уже не говорю про парниковый эффект. Если рассматривать эту проблематику в глобальном масштабе то последствия еще более драматичны, поскольку тогда в расчет надо брать и такие виды транспорта как воздушный и морской. На следующем графике мы можем увидеть сравнение по нагрузке на окружающую среду различными видами транспорта.

Выхлопные газы от деятельности воздушного транспорта гораздо в большей степени обременяют окружающую среду чем наземный и водный транспорт. Так, например, один килограмм спаржи, который доставлен самолетом из Чили, отравляет атмосферу примерно в 50 раз сильнее, чем такое же количество спаржи, привезенное грузовиком из Испании. При выращивании, однако, этого продукта в Украине и перевозке его на дистанцию не больше 100 км, влияние на окружающую среду будет составлять максимум 5% от того, которое могло бы быть при перевозке из Испании.

Хотя тона овощей или фруктов привезенная морем, обременяет на 1 километр пути, окружающую среду меньше чем перевезенная грузовиком, все равно из-за больших морских дистанций, в конечном итоге килограмм яблок из Новой Зеландии генерирует в два раза больше парниковых газов чем привезенный из Италии.

### Эмиссия парниковых газов различными видами транспорта





### **Яблоки весной – из погреба или из дальних стран**

В общем, применимо правило: чем ближе страна или регион из которой привезли продукт, тем лучше для климата. А как же быть с весенними свежими продуктами? В данном случае, как правило, все овощи и фрукты из Европы к весне, хранились как минимум пол года в специальных хранилищах при низкой температуре, с уменьшенным содержанием кислорода и пониженной влажностью. Это тоже требует затрат энергии и влияет на климат. Для экологического расчета в данном случае действительно: яблоки из Новой Зеландии лишь на треть больше обременяет климат, чем яблоко из Европы или Турции.

### **Выход есть**

Так есть ли выход из данной ситуации? Он есть! Во-первых, это вмешательство государства. На примере той же Германии, это введение экологического топливного налога и плату за пользование автомагистралями.

Это конечно не панацея, но пример успешного опыта других стран компенсации удешевления транспорта и стимулирования более коротких транспортных путей. Деньги, вырученные таким, образом могут быть частично или полностью инвестированы в защиту окружающей среды – разработку новых безвредных технологий, озеленение, профилактику заболеваний и т.д. Во-вторых выходом из сложившейся ситуации является инициатива а самих предприятий, как владельцев грузов, так и логистических провайдеров с высоким уровнем социальной ответственности. Как лидер мирового рынка логистики, наша компания тоже может поделиться опытом подобных инициатив. Так, например, по всему миру и в Украине DB SCHENKER внедрил и поддерживает экологическую систему управления согласно международным стандартам ISO 14000. Мы поддерживаем принципы экологически чистой логистики Green Logistics путем идентификации и количественной оценки экологического влияния текущих и новых продуктов и услуг. Наша компания придерживается установленных экологических стандартов при выборе и в процессе сотрудничества с поставщиками и субподрядчиками. Так, например, мы проводим рейтинг перевозчиков по соблюдению ими экологических норм от ЕВРО 1 до ЕВРО 5 и сотрудничаем только с теми, кто в наибольшей степени соответствует этим и другим

экологическим стандартам. Все виды деятельности DB SCHENKER по охране окружающей среды и защите климата были объединены в новый проект под названием DB Eco Program, в рамках которой было разработано двенадцать проектов под названием Lighthouse Projects, которые стали основой нового веб-сайта [www.dbecoprogram.com](http://www.dbecoprogram.com). Возможно, что подобная статья, на не совсем привычную и возможно новую для Украины тему, вызовет в том числе и критическую оценку. Мы надеемся, что ее удастся смягчить, заметив, что цель этой статьи, не ввод нового налога на

топливо, не активизация инициативы «покупайте Украинское» и наконец не противостояние рыночным механизмам.

Мы первые, кто зарабатывает на транспорте и это не в наших интересах. Данная статья, это скорее попытка, обратить внимание читателя на существующую проблему и дать ему необходимую информацию для самостоятельного обдумывания данного вопроса. Ведь ничто не может быть дороже нашего с Вами здоровья и здоровья наших детей.

***Олег Вержбицкий***  
***К.Э.Н,***  
***Директор компании***  
***ДП «Шенкер»***