

УДК 62-843

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «ПОВЫШЕНИЕ ТОПЛИВНОЙ ЭКОНОМИЧНОСТИ И СОКРАЩЕНИЕ ВЫБРОСОВ ОТ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ»



17–18 июня 2014 года в Москве состоялась международная конференция работников промышленности, транспорта, научных организаций, высших учебных заведений, организованная Программой развития ООН (ПРООН) и Программой ООН по окружающей среде (ЮНЕП) при поддержке Министерства промышленности и торговли Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства экономического развития Российской Федерации, Министерства энергетики Российской Федерации, Министерства внутренних дел Российской Федерации, Министерства природных ресурсов Российской Федерации, Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии, Торгово-промышленной палаты Российской Федерации (ТПП РФ), Объединения автопроизводителей России (ОАР), Ассоциации автомобильных инженеров России (ААИ).

Мероприятие организовано Программой развития ООН (ПРООН), Программой ООН по окружающей среде (ЮНЕП), Торгово-промышленной палатой Российской Федерации при поддержке ряда министерств, а также профессиональных ассоциаций автопроизводителей и инженеров в рамках реализации проекта ПРООН/ГЭФ — Минтранс России «Снижение выбросов парниковых газов от автомобильного транспорта в городах России».

Цель проведения международной конференции — выработка первоочередных мер и мероприятий, направленных на повышение топливной экономичности автомобильного транспорта в Российской Федерации. Участие в конференции приняли представители Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства промышленности и торговли Российской Федерации, Министерства при-

родных ресурсов и экологии Российской Федерации, Министерства экономического развития Российской Федерации, а также представители международных организаций: Глобальной инициативы по экономии топлива (GFEI), Международного энергетического агентства (IEA), Международного совета по чистому транспорту (ICCT).

С приветственным словом к участникам и гостям конференции обратился вице-президент ТПП РФ Георгий Петров. По его мнению, рассматриваемая на форуме тема имеет много измерений и носит глобальный характер. Для решения проблемы повышения топливной экономичности и сокращения вредных выбросов в атмосферу необходимо подготовить законодательную базу; стимулировать топливно-энергетический комплекс страны к производству моторных топлив, соответствующих мировым стан-

дартам (Евро-5, Евро-6); информировать население о пользе использования так называемого зелёного транспорта и т. д.

Тему продолжил Владимир Луговенко, заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России. Роль автомобильного транспорта в современной экономике особенно велика. На него приходится порядка 60 % пассажирских и 55 % грузовых перевозок. При этом в среднем по стране именно на автомобильный транспорт приходится около 40 % суммарных выбросов загрязняющих веществ и более 80 % — в крупных городах и мегаполисах. Докладчик отметил важность проблемы повышения топливной экономичности и снижения выбросов загрязняющих веществ, учитывая дальнейший рост автомобилизации страны. Один из путей — расширение применения газомоторного топлива, программа которого поддержана президентом России. Она позволит добиться экономии топлива и улучшить экологическую обстановку, в частности снизить выбросы углекислого газа. Правительство также намерено принять меры, направленные на поддержку производства и использование экологически чистого транспорта.

Старший советник ПРООН Александр Аверченков обратил внимание участников конференции

на тот факт, что Генеральный секретарь ООН Пан Ги Мун назвал изменение климата главной проблемой, стоящей перед человечеством. При этом быстро растут риски, а также цена, которую платит человечество за изменение климата.

Один из таких рисков — темпы урбанизации. Сегодня более 50 % населения Земли живёт в городах, на которые приходится порядка 70 % загрязнений. Городской автотранспорт является главным фактором роста энергопотребления. Рост парка личных автомобилей в российских городах будет продолжаться, поэтому без принятия комплексных мер транспортной политики, направленных на повышение топливной эффективности, привлекательности пассажирского транспорта и комплексного городского планирования, дальнейший рост парка автомобилей приведёт не только к увеличению выбросов в атмосферу парниковых газов, но и к ухудшению экологической обстановки в городах, негативному влиянию на здоровье населения, росту бюджетных расходов для снижения их последствий.

В России принят план сокращения выбросов парниковых газов, сообщил заместитель директора Департамента государственного регулирования тарифов и энергоэффективности Минэкономразвития Олег Плужников. Он предусматривает мониторинг отчётности выбросов парниковых газов, оказание





господдержки производителям автомобильной техники с высокими экологическими показателями, а также формирование институтов, которые могли бы регулировать выбросы парниковых газов. Однако введение углеродного регулирования можно ожидать не ранее 2017 года. Кроме того, уже на стадии согласования с министерствами находится комплексный план мероприятий поддержки производства и использования экологически чистого транспорта.

Глава офиса ЮНЕП в Российской Федерации Владимир Мошкало рассказал о Глобальной инициативе по топливной экономичности транспорта (GFEI), которой предусматривается к 2050 году на 50 % сократить потребление топлива. Сегодня примерно половина всей добытой нефти используется в транспортном секторе. При этом к 2050 году ожидается утроение численности мирового автопарка, и основной вклад внесут развивающиеся страны. В интересах благосостояния общества необходимо развитие транспортных систем, имеющее решающее значение для экономического роста. Проблема заключается в том, чтобы обеспечить необходимый объём транспортных услуг при одновременном сокращении потребления топлива и снижении негативного воздействия на окружающую среду. При этом решающее значение имеют организация транс-

портных перевозок и дорожного движения в целом, качество и обустройство дорожной и придорожной инфраструктуры, обучение водителей.

Решение задачи находится в том числе на пути внедрения современных технологий в конструкцию автомобилей: совершенствования автомобильных двигателей и трансмиссий, применения гибридного привода, новых источников энергии, использования прогрессивных материалов и т. д.

Что касается России, то, как отметили выступавшие, на протяжении 2005–2011 годов удалось на 1 % повысить топливную эффективность транспорта, причём это было достигнуто на фоне ежегодного прироста автомобильного парка страны на 9 %. Если говорить о легковом автотранспорте, составляющем основную массу городского автопарка, то выпускаемые в обращение новые автомобили характеризуются среднеевропейским потреблением топлива на уровне 7 л/100 км пробега (сертифицируемый показатель, отличающийся от реального, по замечаниям выступавших, на 30–50 %). Но к 2050 году, согласно GFEI, этот показатель должен снизиться до 4–4,5 л/100 км.

О проблемах, препятствующих развитию инициатив по снижению расхода топлива и выброса CO₂ автотранспортом, говорил главный редактор «Журнала автомобильных инженеров» Александр

Гусаров. Среди них — невнятность и неэффективность государственной политики в сфере технического регулирования экологии транспорта, отсутствие федерального органа, который отвечал бы за эту политику в целом и координировал действия всех сопричастных отраслей промышленности и ведомств, несовершенство статистики и т. д. Он обратил внимание на то, что существующие в мировом техническом регулировании гармонизированные методы оценки и накопленный в развитых странах мира опыт контроля показателей расхода топлива/выброса CO₂ в Российской Федерации не применяются. У автомобилистов и транспортных операторов нет заинтересованности в использовании более экологичного, но в то же время и более дорогого транспорта. Эффективным, считает он, может стать, наряду с техническим регулированием, сочетание

экономических и административных льгот с фискальными мерами воздействия на экологическую проблему автотранспорта, а также широкое обсуждение вопросов экологии в обществе.

Также в рамках международной конференции были обсуждены возможности для сотрудничества в рамках GFEI: глобальные тенденции экономии топлива для автотранспортных средств; ситуация вокруг потребления моторного топлива в России; действующие требования в области энергосбережения и повышения эффективности на автомобильном транспорте и др.

По итогам мероприятия участниками было принято публикуемое решение.

С материалами конференции можно ознакомиться на сайте ПРООН (www.proecotrans.ru).

РЕШЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ «ПОВЫШЕНИЕ ТОПЛИВНОЙ ЭКОНОМИЧНОСТИ И СОКРАЩЕНИЕ ВЫБРОСОВ ОТ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ»

Москва, 18 июня 2014 года

В работе конференции приняли участие:

- ведущие специалисты Минтранса России, Минпромторга России, Минэкономики России, Минэнерго России, Минприроды России, МВД России, Росстандарта;
- представители научного сообщества, научно-исследовательских и высших учебных заведений, включая специалистов Научно-исследовательского института автомобильного транспорта (НИИАТ), Центрального автомобильного и автомоторного института (НАМИ), Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ);
- представители профессиональных общественных объединений и некоммерческих промышленных ассоциаций (ТПП РФ, ОАР, АЕБ, ААИ);
- представители средств массовой информации;
- представители промышленных предприятий (ОАО «КамАЗ», ООО «Газпром экспорт»);
- представители международных организаций (UNEP, UNDP, GFEI, IEA, ICCT, ITF).

На конференции присутствовали пятьдесят участников, заслушано пятнадцать докладов и сообщений.

Несмотря на то, что уровень современных международных требований по выбросу вредных (токсичных) веществ по сравнению с началом семидесятых годов прошлого века ужесточён по основным показателям более чем на два порядка, вопросы защиты окружающей среды от вредного воздействия автотранспортных средств продолжают оставаться в центре внимания правительств, промышленности и общественности стран мира. При этом дальнейшее повышение требований проводится как в традиционном направлении (снижение предельно допустимых значений уже нормируемых загрязняющих выбросов и введение регламентации относительно новых факторов: акролеинов от дизелей; продуктов износа шин и тормозных накладок; ресурса систем снижения выбросов; продуктов утилизации автомобилей и др.), так и в сфере повышения эффективности использования топлива автомобильным транспортом с целью снижения доли его негативного воздействия на глобальное изменение климата и истощение энергетических ресурсов.

Отдельные страны и регионы одновременно с работой по ужесточению требований к вредным выбросам с отработавшими газами уже приступили к регламента-

ции выбросов автомобилями парниковых газов, в частности CO_2 , или эквивалентного им расхода топлива.

Мировой автомобильной промышленностью завершается очередной этап разработки концепций и технологий создания транспортных средств с высокими экологическими и экономическими характеристиками (так называемых автомобилей, дружественных окружающей среде, — EFV — с показателями Евро-6 и выше). На передний план теперь выходят вопросы массового производства EFV, их сбыта и организации правильной эксплуатации.

В Российской Федерации за последние десять лет также отмечается существенный прогресс в обновлении парка автомобильной техникой с улучшенными характеристиками. В частности, в 2010–2013 годах осуществлён ускоренный переход на выпуск в обращение транспортных средств пятого экологического класса (аналог Евро-5). Однако изменение экологической ситуации как в регионах, так и по стране в целом осуществляется медленно в связи с преобладанием в парке страны автомобилей со сроком службы, превышающим десять и более лет.

По данным Международного энергетического агентства, Российская Федерация стоит в одном ряду с большинством стран по удельному показателю расхода топлива новыми легковыми автомобилями (7,7 л/100 км при средней величине 7,0 л/100 км в странах OECD). В то же время остаются неконтролируемыми расходы топлива (и, соответственно, выброс CO_2) коммерческими автомобилями, доля которых в парке увеличилась почти в четыре раза.

Реализация современных тенденций в повышении экологической безопасности автомобильного транспорта, включая снижение его негативного воздействия на климат, сдерживается в Российской Федерации недостаточным государственным регулированием в этой области, организационными проблемами, разнонаправленными корпоративными интересами и рядом других причин.

В частности:

- выбросы CO_2 или прямое регулирование расхода топлива автомобилями не подпадают под действие технического законодательства Российской Федерации. В результате не ставятся и не решаются задачи повышения экологических и энергетических характеристик автомобильной техники, в том числе через законодательные акты, включая методы налогового администрирования, а также введения — в качестве первого шага — информирования пользователей и государственных органов о реальном уровне экологических показателей (или топливной экономичности) продукции;

- отсутствие государственных приоритетов, способствующих мотивации производства, приобретению и эксплуатации транспортных средств с высокими эко-

логическими и экономическими показателями и механизмов для их реализации;

- вне сферы российского технического законодательства остаются мотоциклетная и внедорожная техника и переоборудованные в эксплуатации транспортные средства (в том числе для работы на газомоторном топливе);

- неэффективность процедур контроля соответствия серийной продукции одобренному (сертифицированному) образцу, а также сохранения работоспособности системы управления двигателем и выбросами автотранспортного средства в гарантийный период эксплуатации. Технический регламент «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ» и заменяющий его с 2015 года технический регламент Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств», как и стандарты, используемые в качестве доказательной базы этих регламентов, содержат внутренние противоречия, не позволяющие в полном объёме реализовать заложенные в конструкции экологические и другие возможности на этапе эксплуатации;

- не определена ключевая федеральная структура, ответственная за государственное регулирование в области экологии и энергоэффективности транспортных средств, координирующая эту проблему в целом, которая управляла бы требованиями в указанной области, решала вопросы координации не всегда совпадающих или даже противоречивых проблем промышленности и транспорта, развития контрольной и испытательной базы и т. д.;

- продолжающееся отставание производства и распределения надлежащего количества топлив, соответствующих действующему экологическому классу выпускаемых в обращение автомобилей. Так, с 1 января 2015 года для автомобильной техники введены требования пятого экологического класса, при этом в отношении автомобильных топлив продолжают действовать требования второго класса;

- крайняя слабость испытательной базы для независимой от производителя оценки экологических свойств транспортных средств всех категорий как при выпуске в обращение, так и при эксплуатации;

- отсутствие условий и инфраструктуры для исследования, внедрения и эксплуатации автомобилей, дружественных окружающей среде (с альтернативными топливами и источниками энергии), и др.

Важной инициативой Правительства Российской Федерации является поддержанная президентом программа развития производства и эксплуатации транспортных средств на газомоторном топливе, прежде всего на природном газе. Она позволит соединить интересы добывающей отрасли с потребностями эксплуатации

в удешевлении транспортного процесса за счёт снижения стоимости и экономии топлива, улучшить экологическую обстановку, в том числе в отношении выбросов CO_2 . При этом появляется возможность развития национального направления в автомобилестроении, а также областей машиностроения, обеспечивающих инфраструктуру. В то же время инфраструктура для реализации этой программы развивается крайне медленно, что не стимулирует автопроизводителей наращивать темпы выпуска и совершенствовать транспортные средства на газовом топливе.

Правительство Российской Федерации намерено принять меры по поддержке производства и использования транспортных средств с высокими экологическими и экономическими показателями, которые способствовали бы улучшению ситуации в области экологии и потребления топливных ресурсов автомобильным транспортом.

Участники конференции, поддерживая эти намерения, считают необходимым объединить усилия государственных органов, производителей автомобильной техники и топлив, научно-профессиональной общественности и гражданского общества для совместного решения или завершения начатых процессов законодательного реформирования.

Заслушав и обсудив представленные доклады, участники конференции предлагают:

1. Признать важным включение Российской Федерации в реализацию Глобальной инициативы по повышению топливной экономичности (GFEI), снижению выбросов CO_2 и расхода топлива глобальным автомобильным парком вдвое к 2050 году (международная инициатива «50 × 50»);

2. Поддержать разработку комплексного плана мероприятий поддержки производства и использования экологически чистого транспорта на основе проекта, представленного докладчиком от Минэкономразвития России, предусматривающего меры стимулирования производства и эксплуатации автомобильной техники с улучшенными экологическими и экономическими свойствами и инфраструктурного обеспечения, с доработкой его по заключениям соответствующих министерств и экспертного сообщества, а также с учётом международной гармонизации и региональных условий эксплуатации;

3. Отметить необходимость усиления государственного регулирования в области автомобильной экологии и энергоэффективности и определить для этого ведомство, координирующее настоящую проблему в целом;

4. Считать целесообразным формулирование понятия «автомобильная техника с высокими экологическими и экономическими свойствами», отвечающего определённому периоду государственного регулирования

и стимулирования вместо принятой в проекте комплексного плана мероприятий поддержки производства и использования экологически чистого транспорта, поскольку понятие «экологически чистый транспорт» включает, кроме автомобильного, другие виды транспорта, а также инфраструктуру, обеспечивающую его работу, соответствующее качество энергоносителей и другое;

5. Участники конференции отметили необходимость разработки более широкого плана, включающего мероприятия по совершенствованию дорожной сети и принимаемых архитектурно-планировочных решений, направленных на организацию дорожного движения и предотвращение образования дорожных пробок; создание условий развития интермодальных перевозок; другие меры, повышающие эффективность мер по снижению выбросов CO_2 и потребления топлив автомобильным транспортом;

6. Рекомендовать Минпромторгу России инициировать разработку и введение в технический регламент Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств» требований (или разработку отдельного регламента) в отношении выброса CO_2 автомобилями. Предусмотреть в предлагаемом документе классификацию и маркировку транспортных средств по уровню выброса CO_2 (расхода топлива/энергоэффективности);

7. Рекомендовать Минэнерго России и Росстату создать систему сбора информации для мониторинга энергоэффективности (выброса CO_2 /расхода топлива) автотранспортных средств, в том числе с использованием государственной информационной системы в области энергосбережения и повышения энергетической эффективности и системы статистической информации;

8. Рекомендовать Минобрнауки России, МВД России, Минтрансу России включить в программы подготовки водителей практические занятия по обучению экономичным способам вождения автомобиля;

9. Рекомендовать МВД России включить в Правила сдачи экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений при проведении второго этапа практического экзамена в условиях дорожного движения проверки умения кандидата в водители экономично управлять транспортным средством;

10. Обратиться в совет в области охраны окружающей среды при интеграционном комитете ЕврАзЭС с предложением о включении государств — членов Евразийского экономического сообщества в реализацию Глобальной инициативы по повышению топливной экономичности.

Участники поручают организаторам конференции довести информацию о результатах её работы и решениях до сведения соответствующих органов власти, заинтересованных организаций, средств массовой информации.