

«ЗЕЛЕНый» ПОДХОД - 2050 НА ПУТИ К ПОЛНОЙ ДЕКАРБОНИЗАЦИИ КОММЕРЧЕСКОГО АВТОТРАНСПОРТА

I. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

Одним из условий устойчивого развития являются эффективные автомобильные перевозки. Транспортные сети служат основой для осуществления пассажирских перевозок, а цепочки поставок снабжают население и промышленность необходимыми товарами. Каждый вид транспорта играет свою роль в перевозках, но без автомобильного транспорта не могут функционировать даже самые простые транспортные сети.

Меры, которые были приняты автотранспортной отраслью, чтобы добиться 98%-ного сокращения загрязняющих веществ в выхлопных газах, можно назвать образцовыми. Теперь перед нами стоит задача к 2050 году свести к нулю выбросы CO₂, источником которых является коммерческий транспорт, сохранив при этом экономическое процветание и социальную сплоченность, в основе которых лежит автомобильный транспорт.

Предполагается, что к 2050 году под влиянием роста спроса на услуги мобильности и логистики в свете неуклонного роста населения Земли число коммерческих транспортных средств вырастет до 100 млн, в связи с чем необходимо незамедлительно принять меры, которые снизят воздействие автомобильного транспорта на выбросы CO₂.

«Зеленый» подход представляет собой программу действий, которые обеспечат достижение углеродной нейтральности к 2050 году. «Зеленый» подход является руководящей основой для принятия обязательств и сотрудничества в рамках решения задач развития как в частном, так и в государственном секторе, а также во всех сферах, которые влияют на коммерческий автомобильный транспорт на местном, национальном и глобальном уровнях, и сами подвержены его влиянию.

«Зеленый» подход может адаптироваться представителями политической сферы и заинтересованными сторонами для максимального влияния на декарбонизацию в каждом регионе мира, однако он не должен приводить к какой-либо дискриминации в отношении международных автомобильных перевозок.

«Зеленый» подход позволит автотранспортной отрасли стать одним из основных двигателей декарбонизации для создания «зеленых» рабочих мест и обеспечения устойчивости. При условии реализации «зеленого» подхода в полной мере декарбонизация в автотранспортной отрасли может наступить задолго до 2050 года.

В конечном счете, успешная реализация «зеленого» подхода зависит от государственной поддержки и стимулов для полной реализации намеченного потенциала декарбонизации операторами автомобильного транспорта и всеми смежными отраслями. Этот исторический вызов может быть решен только благодаря совместным действиям для достижения нашей общей цели:

К 2050 году добиться абсолютной углеродной нейтральности коммерческих автомобильных перевозок.

«Зеленый» подход представляет собой свод важнейших принципов, проистекающих из предложенной IRU концепции декарбонизации, включая действия государств, необходимые для реализации пяти направлений декарбонизации:

1. **Широкое применение низкоуглеродных и безуглеродных видов топлива**
2. **Повышение эффективности логистики за счет применения экогрузовиков**
3. **Интенсификация использования общественного пассажирского транспорта (городских и междугородних автобусов)**
4. **Более эффективные и передовые технологии автомобилестроения**
5. **Повышение навыков вождения водителей за счет профессиональной подготовки и обучения**

II. ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ПО ДОСТИЖЕНИЮ УГЛЕРОДНОЙ НЕЙТРАЛЬНОСТИ К 2050 ГОДУ

1. **Низкоуглеродные и безуглеродные виды топлива будут способствовать снижению выбросов CO₂ на 1 млрд тонн ежегодно**

Каждый тип топлива обладает собственными свойствами, энергоемкостью и плотностью — характеристиками, которые напрямую влияют на дальность пробега и спектр возможностей транспортного средства. Для стоимости энергоносителей характерна высокая волатильность и неравномерность в мировом масштабе. То же можно сказать и о соответствующей инфраструктуре, степень развития которой в разных странах существенно отличается. Это значит, что все альтернативные виды топлива (биотопливо, e-fuels (альтернативные синтетические виды топлива), электроэнергия, КПГ, СПГ и водород) в разных регионах востребованы в разных целях. Альтернативные виды топлива являются главным фактором декарбонизации автомобильного транспорта. Их использование поможет добиться 40%-ного снижения выбросов CO₂ к 2050 году.

Как этого добиться:

2030 год — заменить низкоуглеродными и безуглеродными видами топлива как минимум 300 млрд литров дизельного топлива (сокращение выбросов CO₂ составит до 320 млн тонн)¹

2040 год — заменить низкоуглеродными и безуглеродными видами топлива как минимум 450 млрд литров дизельного топлива (сокращение выбросов CO₂ составит до 670 млн тонн)²

2050 год — заменить низкоуглеродными и безуглеродными видами топлива как минимум 600 млрд литров дизельного топлива (сокращение выбросов CO₂ составит по меньшей мере 1 млрд тонн)³

Меры по достижению этого результата:

- правильное сочетание государственных мер стимулирования и инвестиций транспортных операторов будет способствовать ускорению перехода на низкоуглеродные и в перспективе безуглеродные альтернативные виды топлива, когда это экономически и практически возможно;
- при этом важно правильно рассчитывать объемы выбросов CO₂. Измерение выбросов на уровне транспортного средства (в выхлопных газах, «от бака до колеса») приведет к принятию неверных мер политики в области сокращения выбросов CO₂, источником которых является коммерческий автомобильный транспорт. Для оценки действительного влияния различных видов топлива на уровень выбросов CO₂ следует применять более всесторонний подход «от скважины до колеса»;

¹ Ориентировочные данные, основанные на замене безуглеродными и низкоуглеродными видами топлива 20% расчетного совокупного потребления дизельного топлива.

² Ориентировочные данные, основанные на замене безуглеродными и низкоуглеродными видами топлива 30% расчетного совокупного потребления дизельного топлива.

³ Ориентировочные данные, основанные на замене безуглеродными и низкоуглеродными видами топлива 40% расчетного совокупного потребления дизельного топлива.

- следует ввести налоги на выбросы CO₂, которые создадут более благоприятные условия для использования низкоуглеродных видов топлива, для того чтобы получение топлива из возобновляемых источников было более выгодным с экономической точки зрения;
- решение о наиболее подходящих низкоуглеродных видах топлива и технологиях следует принимать на уровне регионов с учетом региональной специфики, включая такие факторы, как возможность получения экологически чистой энергии и потребности транспортных операторов (протяженность маршрутов и конкретные условия применения транспортных средств);
- внедрение мировых стандартов качества топлива.

2. Повышение эффективности логистики за счет использования экогрузовиков обеспечит ежегодное сокращение выбросов CO₂ на 700 млн тонн

Автотранспортные предприятия должны использовать свой транспортный парк и оборудование как можно более эффективно. Размер и форма грузового транспортного средства, как и системы оптимизации использования транспорта, способствуют сокращению выбросов CO₂. Одним из самых простых решений по сокращению выбросов, обладающих доказанной эффективностью, является использование экогрузовиков. Иными словами, перевозить больше, используя меньше транспорта.

Экогрузовики большей, чем у стандартных автопоездов, грузоподъемности представляют собой рабочее решение, которое позволит быстро добиться сокращения выбросов CO₂ вплоть до 35%. Грузоподъемность одного экогрузовика эквивалентна грузоподъемности трех обычных автопоездов. Это также будет способствовать удовлетворению прогнозируемого роста спроса в период до 2050 года, а сегодня позволит сохранить число грузовых транспортных средств на дорогах.

Как этого добиться:

С учетом того, что к 2050 году по дорогам мира будут курсировать до 80 млн грузовых транспортных средств, заменив экогрузовиками всего 30% общемирового транспортного парка, обеспечивающего региональные и международные перевозки, мы добьемся 20%-ного сокращения ежегодного объема выбросов CO₂, источником которых служат большегрузные транспортные средства.

2030 год — заменить экогрузовиками как минимум 6 млн стандартных грузовых транспортных средств (сокращение выбросов CO₂ составит до 230 млн тонн)⁴

2040 год — заменить экогрузовиками как минимум 14 млн стандартных грузовых транспортных средств (сокращение выбросов CO₂ составит до 470 млн тонн)⁵

2050 год — заменить экогрузовиками как минимум 24 млн стандартных грузовых транспортных средств (сокращение выбросов CO₂ составит до 700 млн тонн)⁶

Меры по достижению этого результата:

- разрешить и согласовать использование экогрузовиков для внутренних и международных перевозок;
- снизить дорожные сборы с экогрузовиков;
- ускорить внедрение этого решения в рамках приоритетных коридоров.

3. Повышение эффективности логистики за счет использования общественного транспорта обеспечит ежегодное сокращение выбросов CO₂ на 700 млн тонн

В мире используется в общей сложности около 1,4 млрд легковых автомобилей. Ожидается, что при сохранении нынешних тенденций и с учетом роста мирового населения до 10 млрд человек к 2050 году число легковых автомобилей возрастет до 1,7 млрд. Пассажирский транспорт играет важную роль в предотвращении коллапсов транспортных систем и снижении объема выбросов CO₂, источником которых служат легковые автомобили. С учетом того что на долю легковых автомобилей

⁴ Ориентировочные данные, основанные на замене экогрузовиками 10% расчетного значения совокупной численности обычных грузовых транспортных средств.

⁵ Ориентировочные данные, основанные на замене экогрузовиками 20% расчетной совокупной численности обычных грузовых транспортных средств.

⁶ Ориентировочные данные, основанные на замене экогрузовиками 30% расчетной совокупной численности обычных грузовых транспортных средств.

приходится 75% совокупных выбросов автомобильного транспорта, в целях эффективной декарбонизации мировых транспортных систем как минимум треть легковых автомобилей следует заменить автобусным транспортом. Для того чтобы заменить 500 млн легковых автомобилей, понадобится всего 17 млн автобусов.

Отказ от личных автомобилей в пользу общественного транспорта (городского транспорта, частных автобусных перевозок и райдшеринга) позволит добиться сокращения выбросов CO₂ вплоть до 20%.

Как этого добиться:

2030 год — заменить 6 млн автобусами по меньшей 170 млн личных легковых автомобилей (сокращение CO₂ составит до 230 млн тонн)⁷

2040 год — заменить 11 млн автобусами по меньшей 340 млн личных легковых автомобилей (сокращение CO₂ составит до 470 млн тонн)⁸

2050 год — заменить 17 млн автобусами по меньшей 500 млн личных легковых автомобилей (сокращение CO₂ составит до 700 млн тонн)⁹

Меры по достижению этого результата:

- создавать более выгодные условия для общественного транспорта в сравнении с личным;
- принять положения об ограничении движения автотранспортных средств в черте города (UVARs), предусматривающие более выгодные условия для автобусного транспорта в сравнении с личными легковыми автомобилями;
- снизить налоги на продажу автобусных билетов, ввести более низкие дорожные сборы, чем с личных легковых автомобилей.

4. Обновление транспортного парка и более эффективные технологии автомобилестроения обеспечат ежегодное сокращение выбросов CO₂, которое составит вплоть до 300 млн тонн

Повышение энергоэффективности транспортных средств посредством внедрения и дальнейшего развития новых технологий — шины с низким сопротивлением качению, улучшение аэродинамических свойств, рекуперация тепла, легковесные материалы и т. д. — окажет важное влияние на декарбонизацию автомобильного транспорта, позволив в перспективе сократить выбросы CO₂ не менее чем на 10%.

Один из способов ускорить внедрение и дальнейшее развитие новых технологий, обеспечивающих снижение выбросов, заключается в повышении степени модернизации транспортного парка. Необходимо стимулировать инвестиции транспортных операторов в новые технологии и использование новых технологий за счет повышения частоты обновления транспортного парка. На сегодняшний день средний возраст мирового транспортного парка составляет 11 лет, что препятствует реализации потенциала в области сокращения выбросов.

Как этого добиться:

2030 год — сократить средний возраст транспортного парка до 9 лет (сокращение выбросов CO₂ составит до 100 млн тонн)¹⁰

2040 год — сократить средний возраст транспортного парка до 7 лет (сокращение выбросов CO₂ составит до 200 млн тонн)¹¹

⁷ Ориентировочные данные, основанные на замене автобусами 10% расчетной совокупной численности легковых автомобилей.

⁸ Ориентировочные данные, основанные на замене автобусами 20% расчетной совокупной численности легковых автомобилей.

⁹ Ориентировочные данные, основанные на замене автобусами 30% расчетной совокупной численности легковых автомобилей.

¹⁰ Ориентировочные данные, основанные на сокращении расчетного среднего срока службы коммерческого автотранспортного средства на 2 года.

¹¹ Ориентировочные данные, основанные на сокращении расчетного среднего срока службы коммерческого автотранспортного средства на 4 года.

2050 год — сократить средний возраст транспортного парка до 5 лет (сокращение выбросов CO₂ составит до 300 млн тонн)¹²

Меры по достижению этого результата:

- ускорить внедрение последних технологий посредством мер стимулирования модернизации транспортного парка.

5. Эффективное вождение позволит добиться ежегодного сокращения выбросов CO₂ вплоть до 300 млн тонн

Во всем мире ежедневно коммерцию и население обслуживают 65 млн автобусов и грузовиков. Несмотря на то что эконовождение является одним из самых простых и наиболее экономически эффективных способов сокращения потребления топлива и, как следствие, выбросов CO₂, большинство водителей автобусного и грузового транспорта, особенно в развивающихся странах, пока не прошли подготовку по эконовождению. Подготовка, нацеленная на изменение поведения за рулем, позволит добиться сокращения выбросов CO₂ вплоть до 10%. Согласно расчетным данным, менее чем в половине всех стран мира предусмотрены программы обязательной периодической подготовки, позволяющие идти в ногу с эволюцией законодательства и техническим прогрессом.

Как этого добиться:

2030 год — в 50% стран мира принято законодательство, обязывающее организовывать подготовку водителей по эконовождению (сокращение выбросов CO₂ составит до 100 млн тонн)

2040 год — в 70% стран мира принято законодательство, обязывающее организовывать подготовку водителей по эконовождению (сокращение выбросов CO₂ составит до 200 млн тонн)

2050 год — во всех странах мира принято законодательство, обязывающее организовывать подготовку водителей по эконовождению (сокращение выбросов CO₂ составит до 300 млн тонн)

Меры по достижению этого результата:

- принять меры стимулирования подготовки по эконовождению и мониторинга соответствующих навыков, организация которых должна быть предусмотрена законом.

III. ПЛАНЫ СОВМЕСТНЫХ ДЕЙСТВИЙ

Стороны «зеленого» подхода поддерживают его принципы в достижении углеродной нейтральности коммерческого автомобильного транспорта и обязуются выполнить следующее:

- проводить совместную с отраслью автотранспортного транспорта работу, которая позволит отрасли добиваться смелых целей в области декарбонизации и одновременно продолжать содействовать устойчивому экономическому росту и процветанию во всем мире;
- сотрудничать в разработке подробных методологий и индикаторов для мониторинга достижения целей к 2030, 2040 и 2050 годам в соответствии с каждым из пяти направлений декарбонизации;
- определить наиболее эффективные средства для достижения полной декарбонизации, учитывая региональные особенности и национальные возможности, включая мнения всех соответствующих заинтересованных сторон;
- участвовать в обмене отзывами, информацией и прогрессом в продвижении «зеленого» подхода и его пяти направлений декарбонизации.

* * * * *

¹² Ориентировочные данные, основанные на сокращении расчетного среднего срока службы коммерческого автотранспортного средства на 6 лет.