

Глобальная инициатива по экономии топлива
Заседание Регионального диалога со странами ЦВЕ и ВЕКЦА
Материалы для ознакомления и обсуждения

18-19 марта 2010 г.
Сентендре, Венгрия

Проект – не для распространения

Рабочее резюме

Глобальная инициатива по экономии топлива [Global Fuel Economy Initiative, GFEI], запущенная 4 марта 2009 г. Программой ООН по окружающей среде (UNEP), Международным энергетическим агентством (IEA), Международным транспортным форумом (ITF) и Фондом международной автомобильной федерации (FIAF), направлена на ускорение процессов масштабного сокращения выбросов парниковых газов и потребления нефти путем более эффективной экономии автомобильного топлива в условиях быстро растущего мирового парка транспортных средств.

К 2050 г. количество автомобилей в мире должно увеличиться в три раза. 90% этого роста придется на развивающиеся страны и страны с переходной экономикой. Достижение амбициозных и в то же время реалистичных целей по экономии топлива особенно важно для развивающихся государств, т.к. к 2050 г. большая часть новых автомобилей будет приобретаться и использоваться именно там.

Эти страны важны и по ряду других причин. Во-первых, из-за сходных с развитыми странами моделей и уровней потребления, которые по своей сути не соответствуют принципам устойчивого развития. Во-вторых, из-за снижения роли общественного транспорта во многих странах с переходной экономикой, т.к. все большее количество индивидов могут позволить себе личный автомобиль, в то время как государственные средства выделяются на развитие инфраструктуры частного транспорта вместо финансирования проектов по развитию общественного. И, в-третьих, страны с переходной экономикой находятся в выгодном положении, поскольку могут улучшить качество автомобильного топлива, более для них доступного.

Сокращение глобального потребления автомобильного топлива на 50% (до ~4л/100 км) приведет к ежегодному снижению выбросов CO₂ на более чем 1 гигатонну (Гт) до 2025 г. и на более чем 2 Гт до 2050 г. При этом ежегодная экономия на импорте нефти превысит более 300 млрд. долларов США в 2025 г. и 600 млрд. в 2050 г. (при ценах на нефть 100 долларов за баррель). Помимо этого сокращение потребления топлива позволит снизить уровни выбросов вредных веществ, включая сажу (черный углерод).

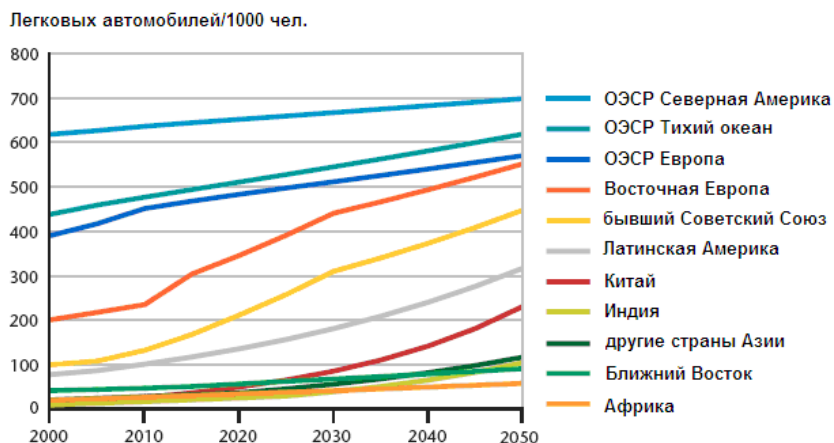
Глобальная инициатива по экономии топлива направлена на 24 страны из регионов ЦВЕ и ВЕКЦА¹ и ставит целью установить связи и наладить отношения с промышленными предприятиями, заинтересованными группами, неправительственными организациями и правительствами из вышеупомянутых регионов. Это поможет странам ЦВЕ и ВЕКЦА в достижении цели «50 к 50-му» (50by50). Данный документ призван представить общую картину относительно выбросов транспортных средств, автомобилестроения, стандартов экономии топлива, потоков автомобилей, ограничений импорта, программ регулирования, качества топлива, аспектов торговли транспортными средствами и роли автоклубов в регионе. Большая часть данных получена благодаря опросам, проведенным UNEP/REC в странах региона. Документ также посвящен аспектам, для изучения которых нужна дополнительная информация и над которыми необходимо работать, чтобы достичь цели «50 к 50-му».

¹ Страны ЦВЕ: Азербайджан, Албания, Армения, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Грузия, Латвия, Литва, БЮР Македония, Польша, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Турция, Хорватия, Черногория, Чехия, Эстония. Страны ВЕКЦА: Беларусь, Молдова, Россия, Украина.

Введение

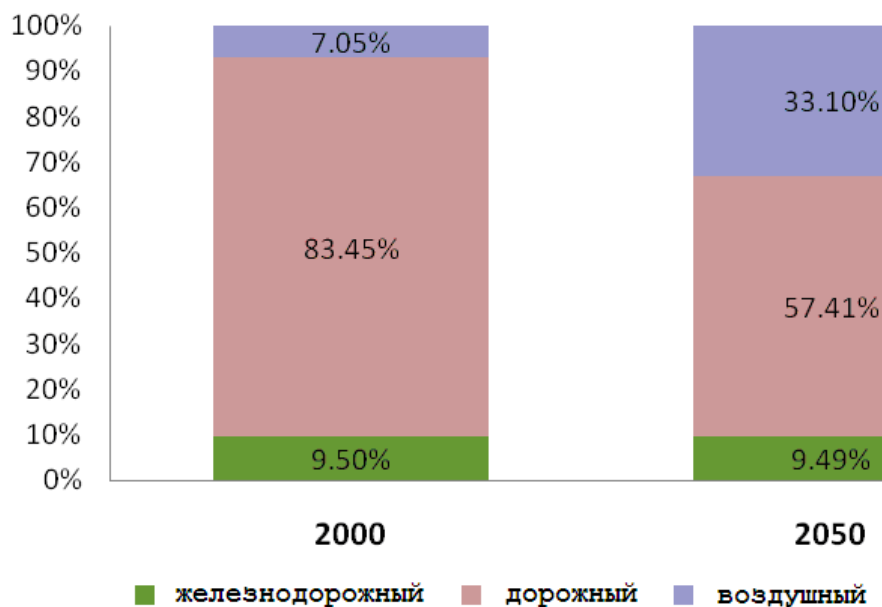
В ближайшие годы в странах ЦВЕ и ВЕКЦА ожидается существенный рост количества легковых автомобилей. Расчеты Всемирного совета предпринимателей по устойчивому развитию (World Business Council for Sustainable Development, WBCSD) показывают, что к 2050 г. соотношение числа личных транспортных средств к 1000 жителей Восточной Европы и бывшего Советского Союза превысит показатели стран ОЭСР Тихоокеанского и Европейского регионов.² Согласно WBCSD, к 2050 г. Восточная Европа и бывший Советский Союз преодолеют разрыв в возможностях личной мобильности со странами ОЭСР Европа и ОЭСР Азия. К примеру, Национальное сообщение Бывшей Югославской Республики Македония по изменению климата 2003 г. содержит прогноз о более чем двукратном увеличении количества моторизованных транспортных средств с 400 000 в 2005 г. до почти 900 000 в 2025 г. Кроме того расстояние, пройденное каждым личным легковым автомобилем, вырастет практически в два раза. На данный момент парк моторизованных транспортных средств Сербии насчитывает около 2,4 миллиона автомобилей. Ожидается, что в ближайшем будущем их число удвоится. В странах-членах ЕС и в бывшем Советском Союзе будет наблюдаться самое большое, не считая развивающихся стран и стран с переходной экономикой, увеличение общего количества пассажирских перевозок – на 250% с 2000 по 2050 гг.³

Прогнозируемый рост количества легковых автомобилей, 2000-2050 гг.



² WBCSD (2004): Мобильность в 2030 г. [Mobility 2030].

³ Европейское агентство по окружающей среде (EEA) 2009: Тенденции и будущие перспективы для Западных Балкан. Экологичное и устойчивое потребление [Trends and future perspectives in the Western Balkans: Environment and sustainable consumption].



Источник: WBCSD (2004), Мобильность в 2030 г. [Mobility 2030].

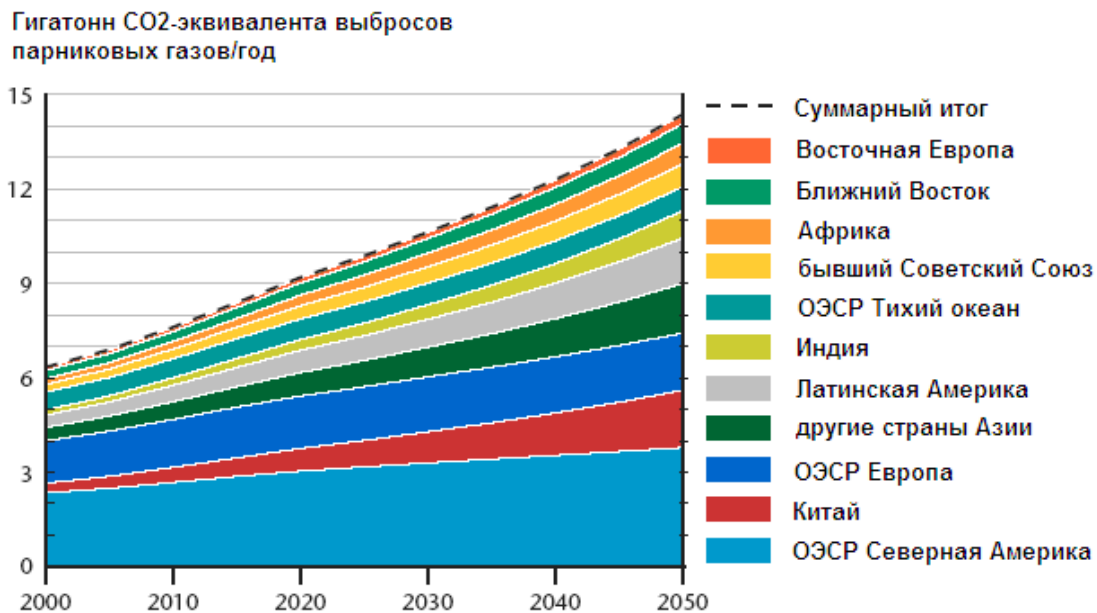
Обзор тенденций развития технологий и сокращения вредных выбросов

Выбросы CO₂ легковых автомобилей

С 1990 по 2007 гг. у каждой страны, включенной в Приложение I РКИК ООН, в общем объеме выбросов CO₂ наблюдается рост процентной доли эмиссий, связанных с транспортным сектором. Исключением является Турция, у которой за этот период общий объем эмиссий CO₂ увеличился на 140,91% и превзошел менее значительный рост доли выбросов, приходящихся на транспорт (на 78,62%). Во многих случаях эмиссии транспортных средств с 1990 г. возросли. Наиболее ярким примером является Чехия, у которой этот показатель увеличился на 200,88%. Другими примерами значительного роста выбросов с 1990 г. могут служить Словения (97,16%), Румыния (85,85%) и Хорватия (70,15%). Однако данная тенденция неоднородна. В Беларуси, Болгарии, Литве, России и Украине общее количество транспортных эмиссий CO₂ за тот же период сократилось. США и Канада, находящиеся далеко за пределами ЦВЕ и ВЕКЦА, в течение 1990-2007 гг. показывают увеличение выбросов парниковых газов, приходящихся на транспортный сектор. При этом для Канады характерен более значительный рост (40,31%). Совокупные выбросы 27 стран-членов ЕС за тот же период снизились на 7,17%. Однако если сравнивать с другими крупными экономиками (Россия, США, Канада), то они возросли на 28,31%. Для

обеспечения снижения выбросов CO₂ в дальнейшем важно, чтобы страны наладили импорт чистых автомобилей, использовали неэтилированный бензин и топливо с низким содержанием серы, а также обеспечили более быструю замену устаревающих моделей. Во всех странах, где проводился опрос, дорожный транспорт отвечал за наибольшую долю совокупных выбросов CO₂, относящихся к транспортному сектору.

Связанные с транспортным сектором косвенные выбросы CO₂ по регионам



Источник: WBCSD (2004), Мобильность в 2030 г. [Mobility 2030].

Тенденции экономии топлива

В настоящее время потенциал экономии топлива различается от одного государства к другому. В случае новых автомобилей (бензиновых и дизельных) средний показатель расхода горючего в странах ОЭСР в 2005 г. был приблизительно равен 8 л на 100 км. Внедрение в этих странах улучшенных технологий позволит сократить расход топлива на 50%, что будет соответствовать приблизительно 4 л/100 км (около 90 г/км CO₂). В других странах, чтобы лучше понять ситуацию с перспективами экономии топлива, необходимо провести дополнительную работу. Однако использование ныне существующих технологий делает уровень 4 л/100 км (или даже меньше) вполне достижимым и для большинства из них. Вполне очевидна возможность повышения эффективности расхода топлива у новых автомобилей на 30% к 2020

г. и на 50% к 2030 г. рентабельными методами (например, низкой или отрицательной стоимостью одной тонны CO₂). Улучшение эффективности новых моделей на таких условиях позволит добиться к 2050 г. 50%-ного снижения расхода топлива по всему миру. Важно отметить, что подобные улучшения будут зависеть от различий в испытательных циклах, практикуемых в разных странах, хотя сейчас, в целях предотвращения возможных трудностей, для них разрабатываются сравнительные подходы и согласующиеся методы измерения.

В настоящий момент ввиду отсутствия достоверной информации потенциал экономии топлива для легковых автомобилей в странах ЦВЕ и ВЕКЦА почти неизвестен. Единственными исключениями являются Россия, потенциал которой составляет 9,2 л/100 км для отечественных и 10,1 л/100 км для импортируемых транспортных средств, и Сербия с показателем 7-8 л/100 км для всех автомобилей. Необходима дополнительная информация по этому вопросу для каждой страны. Для этого Глобальная инициатива GFEI предлагает использовать простую и в то же время гармонизированную методологию сбора базовых данных, позволяющую понять текущую ситуацию и проследить ее дальнейшую динамику.

Потоки автомобилей и ограничения импорта

Стратегии внедрения более чистых автомобилей и избавления от старых моделей особенно важны для стран ЦВЕ, которые пытаются решить проблему стареющего автопарка. В этих странах в большинстве случаев срок эксплуатации более половины транспортных средств превышает 10 лет. В некоторых государствах большая часть автопарка представлена автомобилями, возраст которых не менее 11 лет: Сербия (91%), Армения (90%), Грузия (82%), Молдова (80%), Россия (51%) и Черногория (70%). В Болгарии 40% транспортных средств преодолели 20-летний рубеж. В то же время в некоторых странах ЦВЕ отмечается рост количества регистраций новых автомобилей. Например, в Болгарии (29,7%), Эстонии (30%) и Латвии (53,6%) за период 2005-2006 гг. было зарегистрировано намного больше новых автомобилей, чем в предыдущие годы. Степень обновления/оборота транспортных средств неизвестна. Получение дополнительных данных по этому вопросу позволит доработать сценарии динамики выбросов и развития технологий в регионах ЦВЕ и ВЕКЦА. Более глубокий анализ потоков автомобилей (экспорт и импорт новых и подержанных)

также поможет прояснить общую картину развития транспортного сектора в этих странах.

Варианты политики

Во многих странах ЦВЕ с различной степенью успеха были реализованы схемы продажи новых автомобилей в обмен на старые. В странах, граничащих с ЕС, многочисленные программы по замене автопарка позволили ограничить перенос старых технологий в другие страны ЦВЕ и ЮВЕ. Схемы, способствующие обновлению транспортного парка ЕС, направлены на автомобили возрастом не менее 9-10 лет. Их замена приводит к улучшению состояния окружающей среды и повышает безопасность, а именно:

- способствует сокращению выбросов CO₂ и других вредных веществ. Новые технологии позволяют снизить уровень шума.
- Старые, загрязняющие воздух транспортные средства утилизируются вместо экспорта в страны ЦВЕ, как это происходило совсем недавно.
- Установка современного оборудования, включающего антиблокировочную систему тормозов ABS, электронную систему безопасности ESC, подушки безопасности и навигационные системы, делает управление автомобилем намного безопаснее.

Чтобы ограничить вредное воздействие старых транспортных средств, государства устанавливают ограничения на импорт подержанных автомобилей по возрасту и по наличию технологий. Ниже приводится обзор инструментов, которые применяются для сокращения импорта неэффективных, загрязняющих окружающую среду транспортных средств в страны ЦВЕ и ВЕКЦА.

Ограничения импорта

Страна	Возраст автомобиля	Наличие технологий	Политика		Схемы налогообложения импортируемых подержанных автомобилей	Другое
			Стандарты выбросов			
Азербайджан	Планируется ввести ограничения на ввоз автомобилей возрастом более 5 лет в случае европейской сборки и более 3 лет в случае российской или СНГ				С 01.01.2007 г. введен дифференцированный налог на транспортные средства, зависящий от объема двигателя.	С 01.01.2009 г. были введены ограничения на запрет легковых автомобилей, не соответствующих экологическим, эстетическим и эксплуатационным требованиям.
Албания	Нет ограничений	Нет ограничений	Нет ограничений			
Армения	Возраст импортируемых автомобилей не должен превышать 15 лет	Ограниченный ввоз автомобилей без каталитических преобразователей в рабочем состоянии				
Беларусь	Нет ограничений	Нет ограничений	Нет ограничений		Дифференцированный налог на транспортные средства моложе 3 лет (0,6-0,74 евро за 1 см ³ объема двигателя), от 3 до 10 лет (0,35-0,6 евро/см ³), от 10 до 14 лет (0,75 евро/см ³), старше 14 лет (2 евро/см ³).	
Босния и Герцеговина	Запрет на импорт автомобилей старше 7 лет	Ограниченный ввоз автомобилей без каталитических преобразователей в рабочем состоянии	Нет ограничений			
Россия	Начиная с 2006 г., введен запрет на импорт автомобилей стандарта Euro 2	Нет ограничений	Введение стандарта Euro 3 с 01.01. 2008 г. и Euro 4 с 2010 г. для автомобилей отечественной и зарубежной сборки		С 13.01.2009 г. налоговая ставка увеличена на 30% в случае импорта автомобилей старше 1 года (1,2-2,8 евро за 1 см ³ объема двигателя), на 35% в случае возраста транспортного средства 3-5 лет и от 2,5 до 5,8 евро, если автомобиль старше 5 лет.	Планируется ввести запрет на импорт автомобилей в разобранном виде

Сербия	Нет ограничений	Ограниченный ввоз автомобилей без каталитических преобразователей в рабочем состоянии	Минимум Euro 3 в случае импортируемых автомобилей	
Турция	Нет ограничений	Нет ограничений	Нет ограничений	Ограниченный ввоз подержанных автомобилей в соответствии с решением 1/95 (статья 5) Ассоциативного совета ЕС и Турции. Для новых автомобилей класса M1 необходим «Сертификат одобрения типа транспортного средства».
Украина	Ограничение импорта автомобилей старше 8 лет от 01.01 2007 г. было снято постановлением правительства № 760 от 27.08.2008 г.	Нет ограничений	Разрешается ввозить только транспортные средства стандарта Euro 2 и выше, причем импортные пошлины на такие автомобили достаточно высоки. С июля 2010 г. на отечественные и зарубежные автомобили планируется ввести стандарт Euro 3, с июля 2011 г. - Euro 4, а с января 2014 г. - Euro 5	
Хорватия		Ограниченный ввоз автомобилей без каталитических преобразователей в рабочем состоянии	Для транспортных средств категорий M1 и N1 - стандарт Euro 4 в случае новых и Euro 3 в случае подержанных автомобилей. Для транспортных средств категорий N2, N3, M2 и M3 - стандарт Euro 4 в случае новых и Euro 2 в случае подержанных автомобилей.	
Черногория	Возраст импортируемых автомобилей не должен превышать 3 года	Ограниченный ввоз автомобилей без каталитических преобразователей в рабочем состоянии	Двигатель должен соответствовать стандарту Euro 3	Субсидии или сниженные ставки налогов на импорт или на покупку более чистых автомобилей

Предписания с целью повышения эффективности расхода топлива

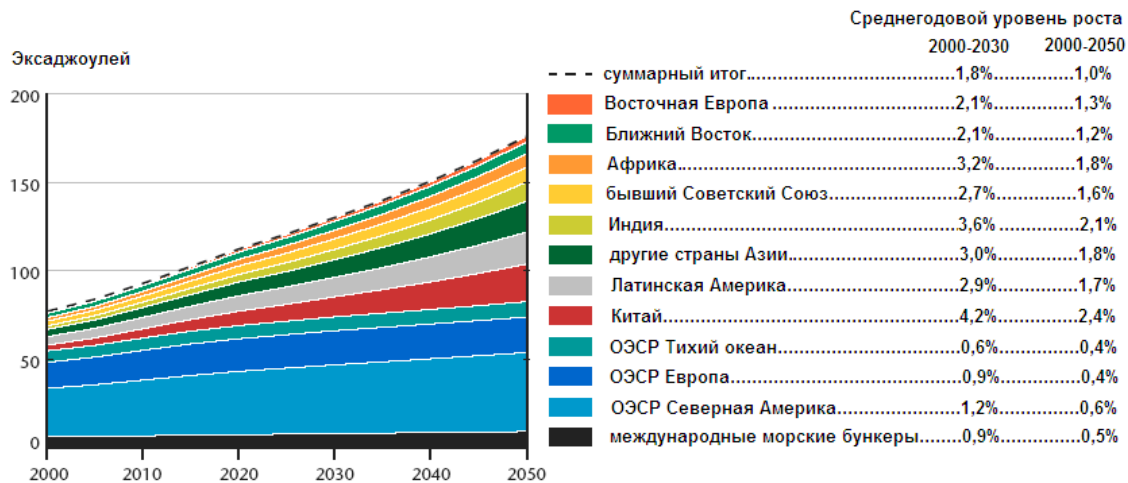
Субсидии или сниженный налог на автомобили, более эффективно расходующие топливо, практикуются в некоторых странах ЦВЕ, включая Албанию, Беларусь, Хорватию и Армению. «Транспортная политика» Азербайджана включает в себя планы по поддержке эффективных транспортных средств и их производства на внутреннем рынке. КПД топлива будет только возрастать за счет использования биодобавок, альтернативных видов автомобильного горючего или более чистого топлива с низким содержанием серы. Министерство природных ресурсов и охраны окружающей среды Республики Беларусь разработало программу стимулирования, позволяющую с 2010 г. приступить к экологической классификации транспортных средств. Помимо этого планируется ввести ограничения на импорт загрязняющих окружающую среду автомобилей путем введения дифференцированного налога и запрета на въезд в некоторые районы городских поселений.

В Украине принят ряд постановлений, направленных на повышение экономии автомобильного топлива, которые касаются осмотра и технического обслуживания транспортных средств в соответствии с европейскими требованиями, внедрения альтернативных видов горючего, адаптации стандартов Euro 3, 4 и 5, а также усиленного контроля качества топлива и смазочных материалов. Программы маркировки в странах ЦВЕ отсутствуют за исключением Хорватии (действует распоряжение о маркировке транспортных средств) и Турции (производители должны указывать информацию о КПД топлива и количестве выбросов парниковых газов).⁴

Россия, обладающая одним из крупнейших рынков в регионе и наибольшим потенциалом роста количества автомобилей на душу населения, имеет огромные перспективы по внедрению более чистых транспортных средств и горючего. Несмотря на введенный в 2003 г. запрет на использование этилированного бензина и закон о снижении уровня содержания серы в топливе (до 150 ppm), качество топлива продолжает препятствовать широкому распространению более чистых и эффективных автомобилей (см. ниже) и ограничивает реализацию концепций топливной и энергетической эффективности на федеральном уровне.

⁴ Опросы в странах ЦВЕ, 2009 г.

Потребление энергии транспортным сектором по регионам, 2000-2050 гг.



Источник: WBCSD (2004), Мобильность в 2030 г. [Mobility 2030].

Качество топлива в странах ЦВЕ

Чистое топливо (неэтилированное, с низким содержанием серы) необходимо для внедрения чистых и более эффективных технологий. Большинство современных бензиновых автомобилей, включая гибридные, работают на неэтилированном бензине, который не наносит вреда технологиям контроля вредных выбросов, например, каталитическим преобразователям. Одной из задач Глобального партнерства в интересах применения экологически чистых видов топлива и транспортных средств (PCVF, www.unep.org/pcfv) является отказ от использования этилированного бензина во всем мире.

Дизельное топливо, в котором содержится 50-500 ppm серы, препятствует использованию любых современных технологий контроля вредных выбросов, т.к. загрязняет катализаторы и фильтры. Сера значительно снижает эффективность работы даже самых передовых катализаторов, блокируя их активные зоны. Данный процесс не вполне обратим. Хотя эффективность катализаторов можно восстановить через использование малосернистого топлива (500 ppm или менее), велика вероятность, что после десульфуризации данная технология уже не будет работать на полную мощность. Чтобы добиться значительного снижения вредных выбросов и обеспечить долговременную эксплуатацию технологий их контроля, дизельные автомобили должны использовать топливо с низким или практически нулевым содержанием серы (менее 15 ppm). Поскольку

производитель может отказать в гарантийном ремонте автомобиля в случае применения топлива с высокой концентрацией серы, очень важно следить за качеством используемого горючего.

Несмотря на то, что этилированный бензин запрещен в большинстве стран мира, его еще можно встретить кое-где в регионе ЦВЕ. В Сербии доля такого топлива на рынке составляет 58%. Ситуация должна перемениться в 2010-2012 гг., когда его использование будет запрещено. Топливо, содержащее свинец, также можно встретить в Боснии и Герцеговине, поскольку Сербия служит его основным поставщиком. Хотя в Македонии этилированный бензин официально находится под запретом, иногда его еще можно встретить на рынке в связи с расходом старых запасов. В Черногории доля содержащего свинец топлива составляет 25%. Планируется ввести запрет на его использование с 1 января 2010 г. Все это скорее исключения, поскольку в остальных странах ЦВЕ этилированный бензин запрещен.

В то же время горючее с высоким содержанием серы (500 ppm и выше) пока еще широко представлено на рынках ЦВЕ. Наличие соответствующего законодательства и степень его реального выполнения зависят от конкретной страны. Например, в Турции предельно допустимая концентрация серы в случае дизельного топлива не должна превышать 10 ppm, однако у 70% горючего содержание этого элемента намного выше. Таким образом, на рынке можно встретить малосернистое дизельное топливо (менее 10 ppm) и т.н. «сельский дизель» (10-1000 ppm). Использование бензинового и/или дизельного топлива с высоким уровнем содержания серы разрешено в следующих странах: Азербайджане (2000 ppm для дизеля и 1000 ppm для бензина), Албании (2000 ppm для бензина), Армении (500 ppm для бензина), Беларуси (500 ppm для бензина), Грузии (500 ppm для бензина), Молдове (2000 ppm для дизеля и 500 ppm для бензина), Сербии (10 000 ppm для дизеля, 2000 ppm для бензина), Турции (1000 ppm для дизеля), Украине (2000 ppm для дизеля) и Черногории (2000 ppm для дизеля, 1000 ppm для бензина). Несмотря на высокие цифры, большая часть вышеперечисленных стран в ближайшем будущем обязалась снизить концентрацию серы до 500 ppm, часто под влиянием директивы ЕС о топливе и транспортных средствах, устанавливающей уровень 10 ppm.

Обзор промышленности

Автомобилестроение

Центральная и Восточная Европа (ЦВЕ) на глазах становятся центром автомобилестроения, ориентированного, главным образом, на внутренний рынок и на экспорт в западные страны. Прогнозируемый рост продаж в ЦВЕ 5,5 млн. легковых автомобилей до 2012 г. может показаться небольшим по сравнению с 15,3 млн. для Западной Европы, однако рост продаж до 2012 г. и развитие сопутствующих видов экономической деятельности (производство деталей, развитие дилерских сетей) способствуют ускоренному промышленному и экономическому развитию региона.⁵ В настоящий момент 18% рабочих мест, связанных с автомобильной промышленностью, приходится на Восточную Европу.⁶

Ежегодно в Чехии производится автомобилей на 4 млрд. долларов США. 75% из них экспортируются, а доля автомобильных технологий в общем объеме экспорта составляет 18%.⁷ В 2004 г. продукция автомобилестроения Венгрии оценивалась в 6 млрд. долларов и составляла 3% мирового экспорта автомобилей, а в 2005 г. 630 автомобильных компаний обеспечивали 25% всего национального экспорта.⁸ Аналогичных результатов добилась Польша, в которой продукция автомобильной промышленности оценивается в 6 млрд. долларов, а ее мировой экспорт составляет 3%. При таких условиях в стране существует потенциал развития внутреннего рынка на более чем 350 000 транспортных средств в течение пяти лет.⁹ После покупки корпорацией Ford завода в г. Крайова, ранее принадлежащего корпорации Daewoo, Румыния имеет все шансы стать основным экспортером автомобилей, учитывая, что новый владелец планирует инвестировать 1 млрд. евро в модернизацию и увеличить объем производства до 300 000 машин в год.¹⁰ Турция, Словения и Словакия также уделяют много внимания поддержке отечественного автомобилестроения. Огромный потенциал

⁵ <http://www.localglobal.de>

⁶ <http://www.europeansupplychainmanagement.co.uk/article-page.php?contentid=2269&issueid=105>

⁷ Автомобильная промышленность в Центральной и Восточной Европе [Automotive Industry in central and eastern Europe] – стр. 8

⁸ Caroline Nicou "Автомобильная промышленность в Венгрии [The Automotive Industry in Hungary]" Automotive Industries. Find Articles.com. 25 Nov, 2009

⁹ http://www.localglobal.de/sixcms/detail.php?id=779351&template_id=4240&t=auto.world&rubrik=Aktuell

¹⁰ http://www.localglobal.de/sixcms/detail.php?id=779351&template_id=4240&t=auto.world&rubrik=Aktuell

развития отрасли в регионе ЦВЕ требует принятия обязательств по охране окружающей среды. Директива ЕС об интегрированном контроле и предотвращении выбросов [*Integrated Prevention and Pollution Control (IPCC)*] требует от компаний-производителей определения вероятных рисков и принятия незамедлительных мер, ведущих к минимизации вреда, наносимого окружающей среде, например, закрытия заводов, выбрасывающих вредные вещества.¹¹

Россия, являясь крупным и быстро растущим автомобильным рынком и лидером среди стран ВЕКЦА в области утверждения норм и стандартов, может послужить хорошим примером другим странам в случае разработки и принятия более строгих требований относительно качества топлива и чистоты автомобилей. Согласно данным Европейского банка реконструкции и развития, объемы продаж автомобилей в России увеличились на 35% в течение 2006-2007 гг., в то время как ВВП вырос всего на 8,1%. В 2007 г. российский рынок транспортных средств переместился с пятого на третье место по объемам продаж, уступая Германии и Италии. Ожидается, что в ближайшем будущем Россия станет европейским лидером в данной отрасли. Продажи легковых автомобилей доминируют на внутреннем рынке и увеличиваются за счет роста чистых доходов и низких процентных ставок по кредитам. Исследования рынка показывают, что автомобилестроение в России растет быстрыми темпами. На 1000 российских граждан приходится 188 автомобилей. Для сравнения, в Венгрии, Польше и Болгарии этот показатель находится между 300 и 370, а в Германии, Австрии и Швейцарии превышает 550. Эти цифры свидетельствуют о наличии огромного потенциала развития и возможностей для государственной поддержки и привлечения зарубежных инвестиций.

В то время как вкусы потребителей меняются в пользу зарубежных производителей, многие автозаводы с российскими хозяевами активно модернизируются, реструктурируются и подвергаются переоборудованию с целью производства деталей и сборки автомобилей, продаваемых под мировыми брендами.

¹¹ http://www.pwc.com/en_CZ/cz/automobilovy-prumysl/eastern-influx-1.pdf.

Торговые аспекты дальнейшей гармонизации¹²:

Производители личных и коммерческих транспортных средств косвенным образом подпадают под действие постановлений, связанных с эмиссиями парниковых газов, и напрямую обязаны следовать национальным требованиям, касающимся выбросов вредных веществ. Помимо этого многим из них, особенно это касается Европейских стран, необходимо придерживаться разнообразных внешних предписаний: выполнять директивы ЕС по продажам квот на выбросы парниковых газов и по указанию информации о количестве эмиссий CO₂, уважать налоговую политику; государственным учреждениям и крупным корпорациям производить экологичные закупки. Вполне вероятно, что принятие новой законодательной базы и внесение изменений в старые нормативы заставят эффективнее экономить топливо и/или снижать количество выбрасываемого CO₂. Схема торговли выбросами ЕС (EU ETS) уже оказывает положительное влияние на сокращение эмиссий парниковых газов, в то время как ведущие мировые производители приняли на себя обязательства по уменьшению выбросов CO₂ заводами, находящимися вне юрисдикции Европейского Союза.

Влияние на другие отрасли¹³:

(Относительная) стоимость материалов, используемых в автомобилестроении (сталь, алюминий и стекло), может возрасти, т.к. климатическое законодательство требует увеличения цен на их производство, связанное с выбросами CO₂. Более строгие требования к экономии топлива очевидно заставят потребителей обратить внимание на небольшие и более эффективно расходующие топливо транспортные средства. Продукция производителей оригинального оборудования (ОЕМ) различна с точки зрения стандартов углеродной интенсивности, поэтому ее стоимость может отличаться в 25 раз (от 650 долларов США за BMW до 25 долларов за Honda). Правительство Китая пообещало 30%-ное снижение ставки налога на потребление для автопроизводителей, которым удалось добиться снижения вредных выбросов раньше запланированного срока.

¹² Раздел представляет собой отрывок из Lehman Brothers: Бизнес при изменении климата [The Business of Climate Change]

¹³ Раздел представляет собой отрывок из Lehman Brothers: Бизнес при изменении климата [The Business of Climate Change]

Компании мирового масштаба уже выражали свою озабоченность растущими ценами на энергию. Вполне понятна и их обеспокоенность вопросами энергетической безопасности. Во избежание угрозы падения прибылей ведущие промышленники работают над снижением энергоемкости производства. На некоторые материалы возникнет повышенный спрос из-за их специфических характеристик. Например, алюминий будет востребован из-за малой плотности (позволяющей существенно снизить расход топлива), а платина из-за своих каталитических свойств (входит в состав каталитических преобразователей, осуществляющих окисление загрязняющих веществ).

Роль автоклубов

Очевидно, что потребители должны активно участвовать в дискуссиях об эффективности топлива. Более 100 млн. человек по всему миру являются членами автоклубов. Предлагая различные виды услуг и работая в различных направлениях, эти объединения представляют собой уникальную категорию, позволяющую участвовать в работе по экономии топлива со стороны потребителя.

Автоклубы региона уже участвуют в некоторых инициативах, поддерживаемых Фондом международной автомобильной федерации (FIAF): в кампании «Сделаем машины зеленее» и в акциях Глобальной инициативы по экономии топлива (GFEI). Например, в настоящее время «Грузинский автомобильный клуб» принимает участие в проекте, призванном помочь его членам и другим водителям в выборе более экологически чистых автомобильных технологий.

В данный момент GFEI проводит опрос среди автоклубов Центральной и Восточной Европы, касающийся экономии топлива. Эта работа предшествует разработке подробного плана их вовлечения в проект. Результаты опроса лягут в основу подготовки и анонсирования мартовского симпозиума.