

«Регионы мира: о позициях и подходах к вопросам декарбонизации на транспорте»



Первая международная научная конференция

«Новый путь декарбонизации экономики (KZGT-2023)»

**Казахский Национальный исследовательский университет имени Аль Фараби,
Алма-Ата, 8 - 10 ноября 2023 года.**

Щербанин Ю.А. – Зав. Лабораторией ИНП РАН, проф., д.э.н.

**The Path to Zero:
A Vision for
Decarbonised
Transport in Asia
Overcoming Blind
Spots
and Enabling Change**

**A Report by the Council
for Decarbonising
Transport in Asia**



**Decarbonising
Europe's Trucks
How to Minimise
Cost Uncertainty
Case-Specific Policy Analysis**

The International Transport Forum



Транспорт, декарбонизация, позиции

Целью Парижского соглашения 2015 г. (в рамках Рамочной конвенции ООН об изменении климата) является осуществления Рамочной конвенции, в частности удержания роста глобальной средней температуры «намного ниже» 2 °С и ограничения роста температуры до 1,5 °С, в т.ч. и путем снижения содержания углекислого газа в атмосфере с 2020 года.

На мировой транспорт приходится примерно 23% всех выбросов CO₂ (без учета аналогичных показателей не антропогенного характера, сельхоз сектора и т.д.), в связи с чем, практически ни одно мероприятие международного характера по развитию транспорта, его видов и т.д. не обходится без обсуждения «CO₂ – проблематики».

Страны ОЭСР взяли курс на декарбонизацию транспорта и создание подвижного состава «с нулевым выбросом CO₂». Другой позиции придерживается целый ряд развивающихся стран Азии и Африки, которую можно выразить как «мы – ЗА, но вначале необходимо развить транспортную инфраструктуру до уровня, позволяющего использовать подвижной состав с нулевым выбросом CO₂».



Транспорт, декарбонизация, позиции

Мировой транспортный форум, действующий под эгидой ОЭСР, сформулировал следующие положения:

Первое. Необходимость разработки комплексной стратегии развития мобильности и инфраструктуры.

Второе. Внедрение политики управляемого спроса на транспортные услуги.

Третье. Ускорение перехода к использованию экологически чистого подвижного состава.

Четвертое. Выявление и учет дополнительных преимуществ для городских территорий.

Пятое. Реформирование системы налогообложения транспортных средств с целью покрытия расходов при переходе к новому парку подвижного состава.

Основные задачи развития транспорта в АТР формулируются в следующем формате.

Первое. Создание интегрированных транспортных систем.

Второе. Автомобильный транспорт признается наиболее востребованным видом транспорта.

Третье. Железнодорожный транспорт будет пользоваться спросом для перевозки больших объемов грузов.

Четвертое. Воздушный транспорт получит большое развитие.

Пятое. Морской транспорт. Основные меры будут приниматься по развитию международных торговых путей.

Транспорт, декарбонизация, позиции

Снижение выбросов CO₂ в атмосферу на транспорте - не простой вопрос.

1.Необходимы дальнейшие исследования относительно влияния транспорта на состояние воздушной системы.

2.Переход на электротранспорт интересен, но во многом данный сегмент пока еще не изучен.

3.Задача всеобщего перехода на электромобили достойная. Но! Например, где государственные акты испытания электромобилей в условиях низких температур?

4.Почему-то многие считают, что основной вред по выбросам в атмосферу приносят легковые автомобили, принадлежащие частным лицам. А как насчет карьерных самосвалов, автогрейдеров, экскаваторов, тепловозов, теплоходов, тракторов и другой сельхозтехники?

5. Почему во многих странах за основу перехода на зеленую и декарбонизированную экономику берутся мнения политиков, начальников?

Транспорт, декарбонизация, позиции

Азия. «Основные барьеры на пути декарбонизации». Пять групп.

Политические:

- У стран наблюдаются противоречия в проведении политического курса, в законодательстве;
- По целому ряду политических позиций отмечается их неясность (что хотят?);
- Электротранспорт не везде признается в качестве вида транспорта;
- Высокая административная нагрузка;
- Не вполне ясные обязанности и полномочия органов власти (в части декарбонизации);
- Отсутствие горизонтальной и вертикальной координации;
- Ограниченное участие в проведении политики декарбонизации заинтересованных групп пользователей, гражданского общества, избирателей;
- Ограниченное участие женщин и меньшинств в мероприятиях на всех уровнях, включая информационные системы и системы принятия решений;
- На национальном и международном уровнях декарбонизация транспорта в целом ряде стран не является приоритетом;
- В транспортной политике ряда стран отмечаются противоречивые приоритеты, отмечается продвижение корыстных интересов;
- Отмечается искажение фактов, связанных с экономическими и социальными последствиями декарбонизации транспорта;
- Общественное мнение (мягко говоря) подразделяется на реальное и навязываемое;

Транспорт, декарбонизация, позиции

- Лицам, принимающим решения, предлагается учитывать интересы избирателей, избирательные циклы, которые не всегда соответствуют долгосрочным стратегиям, наличие недостатка прав и возможностей у женщин и сексуальных меньшинств на руководящих должностях.;

Технологические:

- Технологическая доступность. Пока еще идет исследовательский процесс, доработка технологий и т.д. Ограниченная доступность к существующим технологиям. Многие страны отмечают, что современные технологии пока неконкурентоспособные;

- Необходимы разработки по привязке технологий декарбонизации к существующей инфраструктуре;

- Не всегда рассматриваются ограничения, связанные с климатом.

Способности и компетенции:

- Способность проектировать и управлять интегрированными транспортно-энергетическими сетями;

- Возможности производства (например, электромобилей) и наличие соответствующих навыков;

- Способность к использованию новых технологий;

- Ограниченное понимание сути небольших, неформальных грузопассажирских сетей и цепей поставок в контексте гендерных различий;

- Восприятие инфраструктуры не как сектора услуг;

- Недостаточное распространение среди общественности информационно-коммуникационных услуг;

- Невысокий уровень распространения междисциплинарного взаимодействия;

- Недостаточная компетенция различных заинтересованных групп, принимающих политические решения, институтов внедрения, финансовых организаций, особенно, коммерческих банков, частных и государственных операторов

Транспорт, декарбонизация, позиции

Социальные и культурные особенности (барьеры):

- Владение автомобилем воспринимается как символ статусности;
- Демографическая структура общества с преобладанием пожилого населения;
- Недостаточная осведомленность и внимание к гендерной проблематике, социальной интеграции и потребностям общества;
- Различия в части уровня культурного представления отдельными группами пользователей.

Экономика и финансы:

- Отсутствие инвестиционных бизнес-моделей для государственного и частного секторов;
- Ограниченные государственные бюджеты;
- Отсутствие стимулов и возможностей для более активного привлечения частных инвестиций;
- Ограниченный доступ к международным государственным и частным фондам для финансирования;
- Инвестиционное финансирование доступно главным образом в отрасли по добыче полезных ископаемых для топливно-энергетического комплекса.

Спасибо за внимание!

