

Декарбонизация транспортного сектора в странах ЦАРЭС: оценка вариантов политики

Чарльз М. Мелхуиш

Транспортный экономист и специалист по политике

(Консультант)

Контекст

Декарбонизация – уменьшение содержания углерода. Это относится ко всем мерам, с помощью которых бизнес-сектор или предприятие сокращают свой углеродный след (в первую очередь двуокись углерода и метан) с целью уменьшения своего воздействия на климат.

Почему важна декарбонизация? CO₂, образующийся при сжигании ископаемого топлива, является крупнейшим источником глобального потепления и изменения климата.

Почему так важна декарбонизация транспортного сектора? На его долю приходится около 25% от общего объема выбросов парниковых газов, и это сектор, где отмечается самый быстрый рост.

Ежегодный прирост обычного автопарка в странах ЦАРЭС (2010-2019 гг.):
КНР - 9%, ГРУ - 7%, КАЗ - 3%, КГЗ - 13%, МОН - 20%, ПАК - 15%

Почему странам ЦАРЭС необходимо реагировать и планировать на будущее

1. В настоящее время проведена ограниченная оценка декарбонизации в транспортном секторе как на национальном, так и на региональном уровнях.
2. Учитывая скорость, с которой происходят развитие и технологические изменения, необходимо наверстать упущенное.
3. Если масштаб проблемы остается неизвестным, то трудно разработать и реализовать меры по ее решению.
4. Подготовка региональной оценки послужит основой для разработки отдельными странами национальных планов и определения портфелей потенциальных проектов, которые могут быть поддержаны как партнерами по развитию, так и субъектами частного сектора.

Глобальные тенденции декарбонизации повлияют на страны ЦАРЭС

1. Опыт показал, что декарбонизация транспортного сектора требует адекватной оценки и планирования, если мы хотим, чтобы реализация прошла гладко.
2. Страны-производители основных транспортных средств быстро движутся к переходу на электромобили. Эта тенденция будет усиливаться в результате дальнейших технологических разработок в области аккумуляторов, зарядных систем и других связанных с ними технологий.
3. Как только произойдет паритет цен, то вероятен быстрый переход на электромобили.
4. В то время как грузовые АТС от легковых автомобилей, есть признаки прогресса, особенно разработка водородных технологий для электромобилей.
5. К 2040 году будет выпускаться мало автомобилей с ДВС. Следовательно, ЦАРЭС необходимо составлять свои планы по декарбонизации сектора.

Важность изменения климата для региона ЦАРЭС

1. Центральная Азия будет сильно затронута изменением климата.
2. Индивидуальные национальные возможности ограничены и недостаточны для преодоления последствий изменения климата.
3. Воздействие на отдельные экономики будет высоким: сельское хозяйство наиболее уязвимо к климатическим воздействиям; энергетический сектор является основным источником выбросов парниковых газов.
4. На экспорт нефти и газа, вероятно, повлияют возможные налоги на выбросы углерода на экспортных рынках и усиление конкуренции со стороны возобновляемых источников.
5. Риск «заброшенных активов» в отраслях, работающих на ископаемом топливе.

Важность изменения климата для региона ЦАРЭС (2)

6. Все страны ЦАРЭС подписали Парижское соглашение и объявили цели декарбонизации. Хотя возобновляемые источники энергии продвигаются в ОНУВ, их доля в настоящее время очень мала. Кроме того, ОНУВ не определяют проекты, которые еще предстоит разработать.
7. Центральная Азия является наименее изученным регионом, несмотря на ее уязвимость к воздействиям. В некоторых областях имеются серьезные пробелы в знаниях или отсутствуют данные.
8. Для достижения максимального эффекта вопросы климата необходимо решать на региональной основе, а реализовывать на национальной основе.

Стимулы к декарбонизации

1. Поддержка развития со стороны МБР и партнеров по развитию быстро изменяется, чтобы сфокусировать внимание на инициативах, проектах и программах, связанных с изменением климата, и расширить их масштабы.
2. АБР взял на себя обязательство выделить 100 миллиардов долларов на борьбу с изменением климата в 2019–2030 годах. Он также претерпевает крупную внутреннюю реорганизацию, призванную оказать поддержку деятельности и возможностям в области климата.
3. Всемирный банк только что утвердил нового президента с целью усиления своей поддержки и проведения мероприятий по борьбе с изменением климата.
4. Другие МБР и двусторонние партнеры также уделяют большое внимание поддержке изменения климата.
5. При таком сильном сдвиге в сторону изменения климата страны ЦАРЭС должны быть готовы скорректировать свои акценты в транспортном секторе, включив проекты и компоненты проектов, которые будут поддерживать низкоуглеродные пути.
6. С середины 2023 года все проекты должны быть приведены в соответствие с Парижским соглашением.

Поддержка АБР мероприятий по декарбонизации

1. В 2021 году АБР предоставил 1,536 млрд долларов США на климатическое финансирование в транспортном секторе. Транспорт был сектором № 1 для климатического финансирования. Ожидается, что в будущем оно значительно увеличится.
2. АБР продолжит активно поддерживать транспортный сектор. В настоящее время он имеет в общей сложности 16 различных фондов и объектов для поддержки мероприятий в области изменения климата и управления рисками стихийных бедствий. Наличие этих ресурсов поможет в определении, разработке и реализации проектов.
3. Многие низкоуглеродные виды деятельности потребуют инвестиций со стороны частного сектора. Такая деятельность может поддерживаться через окно частного сектора АБР. Некоторым проектам могут потребоваться ресурсы как из государственных, так и из частных окон.
4. Поддержка декарбонизации и низкоуглеродных решений в будущем будет существенной. Странам необходимо будет подготовить соответствующие портфели проектов, согласованные с низкоуглеродными стратегиями, чтобы содействовать подготовке проектов.
5. Поддержка также потребует, чтобы страны демонстрировали хорошие результаты в планировании и реализации планов и политики по декарбонизации.

Краткое содержание предлагаемой концепции проекта

Цель: оценить существующее и будущее потребление энергии транспортным сектором и выяснить, как различные меры политики могут изменить будущие уровни.

В рамках региональной ТП предлагается провести национальные оценки в каждой стране ЦАРЭС.

Часть А этих исследований:

(i) Определит тенденции в ключевых параметрах

рост населения; рост автопарка по типам; рост железных дорог, гражданской авиации и водного хозяйства; оценка энергопотребления по видам транспорта в базовом году; оценка общего энергопотребления в транспортном секторе

(ii) Определит роль ключевых институтов: государственных, частных, ОГО, научных кругов.

(ii) Обобщит обязательства по декарбонизации и низкоуглеродной политике в каждом из видов транспорта

(iii) Оценит данные базовой линии по выбросам ПГ от транспорта в базовом году

(iv) Экстраполирует тенденции при ведении бизнеса «как обычно» на 2030, 2040 и 2050 годы.

Краткое содержание предлагаемой концепции проекта (2)

Часть В исследований:

1. Изучит возможные сценарии политики декарбонизации, такие как
 - (i) изменения в используемом топливе: увеличение количества электромобилей: автомобилей, автобусов и мотоциклов, грузовиков
 - (ii) изменение вида транспорта: автомобиль – автобус/общественный транспорт; автомобильные перевозки на железнодорожные
 - (iii) энергоэффективность: новые стандарты экономии топлива и выбросов; улучшенные коэффициенты загрузки грузов;
 - (iv) более широкое использование ходьбы пешком и велосипедов
2. Определит дополнительные меры
 - (i) поддержка инфраструктуры для зарядки/заправки топливом
 - (ii) потенциальные стимулы для покупки и использования
 - (iii) потребность в программах по повышению уровня информированности

Предлагаемая концепция проекта (3)

Результаты национальных исследований будут представлены как на национальном, так и на региональном уровнях:

- (i) Определить базовую траекторию выбросов ПГ
- (ii) Оценить потенциальное воздействие различных вариантов политики
- (iii) Определить приоритетные дополнительные меры
- (iii) Определить ключевые приоритетные области как для реализации, так и для дальнейшего изучения

Предлагаемые механизмы реализации:

- (i) Страновые оценки – будут проведены национальными командами
- (ii) Региональная оценка – будет подготовлена международной командой
- (iii) Подготовка страновых и региональных отчетов
- (iv) Управление будет осуществлять Транспортная команда Секретариата ЦАРЭС АБР

Спасибо!