

ПОЛИТИКА ЗА НАМАЛЯВАНЕ НА ПАРНИКОВИТЕ ЕМИСИИ ОТ ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР – СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ И РЕЗУЛТАТИ

Ташко Минков

tminkov83@gmail.com

*УНСС, катедра „Икономика на транспорта”,
1700 София, Студентски град, бул. 8-ми декември
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ*

***Ключови думи:** Изменение на климата, парникови емисии, парникови газове, транспортен сектор.*

***Резюме:** Един от основните стълбове на европейската политика в областта на опазването на околната среда е редуцирането на емисиите на парникови газове. Същевременно транспортът се явява един от основните им източници, като по отношение на общия им обем отстъпва единствено на енергийния сектор. В настоящия доклад са представени основните моменти от политиката на страната по отношение на намалението на парниковите емисии от транспортния сектор в контекста на общата национална и европейска политика. Те са обвързани с основните стратегически цели, предимно за периода до 2020 г. Важно място в доклада има и анализът на постигнатите до момента резултати. За целта са направени сравнения по сектори както и с предходни периоди.*

УВОД

Един от най-острите съвременни глобални проблеми е изменението на климата, причинено от човешката дейност. Съществуват различни теории, някои от които напълно отхвърлят тази теза, като техните защитници твърдят, че наблюдаваните климатични промени се дължат на естествени атмосферни процеси. Въпреки това повечето водещи страни в света са приели идеята за човешкия принос в изменението на климата и България като член на ЕС и страна по основните международни документи, касаещи този проблем, е поела редица ангажменти. В тяхно изпълнение пред всички основни сектори на икономиката стоят определени задачи, които в голяма степен задават и хода на техническото и технологичното им развитие. Това се отнася и за транспортния сектор, който се явява и един от основните източници на вредни вещества в атмосферата.

ОБЩА ПОЛИТИКА НА СТРАНАТА ПО ОТНОШЕНИЕ НА ПАРНИКОВИТЕ ЕМИСИИ

Глобалното изменение на климата в основната си част се дължи на емисиите на парникови газове. Водещият международен документ в тази връзка е Рамковата

конвенция на Обединените нации по изменението на климата, по която България е страна от 1995 г. Съгласно основния и съпътстващ документ, Протоколът от Киото, парниковите газове са разделени на шест групи: въглероден диоксид, метан, диазотен оксид, хидрофлуоркарбони, перфлуоркарбони и серен хексафлуорид. Най-голям принос в наблюдавания парников ефект имат първите три газа, именно и затова техните емисии са обект на най-голям контрол.

Както беше подчертано, рамката на националната политика по отношение на парниковите емисии е зададена от ратифицирането на базовите международни документи, както и от членството на страната в ЕС. Общата оценка, която може да се направи е, че в крайна сметка националната политика не е надградила съществено тази рамка и повечето от заложените механизми и предприемани действия се ограничават в голяма степен до задължителните ангажименти, които страната е поела. В тази връзка могат да бъдат изведени и общите опорни точки на националната ни политика:

- ◆ Намаляване емисиите на парникови газове за периода 2008-2012 г. спрямо нивата от 1988 г. с 8%, съгласно потите ангажименти по Протокола от Киото;
- ◆ Задължителна инвентаризация на емисиите на основните парникови газове по сектори на икономиката чрез разработване на годишни доклади;
- ◆ Създаване на работещи механизми по Схемата за търговия с емисии на парникови газове, създаване и управление на Национален регистър за търговия с квоти за емисии на парникови газове;
- ◆ Участие в механизмите „международна търговия с емисии“ и „съвместно изпълнение“.

Съществуват и редица косвени мерки, които в крайна сметка също допринасят за намаляване на парниковите емисии, като: различните проекти и инициативи за повишаване на енергийната ефективност в бита и по сектори на икономиката; мерките за стимулиране използването на алтернативни източници на енергия и преди всичко, възобновяеми енергийни източници; инициативите за повишаване производителността в предприятията и по-ефективно използване на материалната база и работната сила и др.

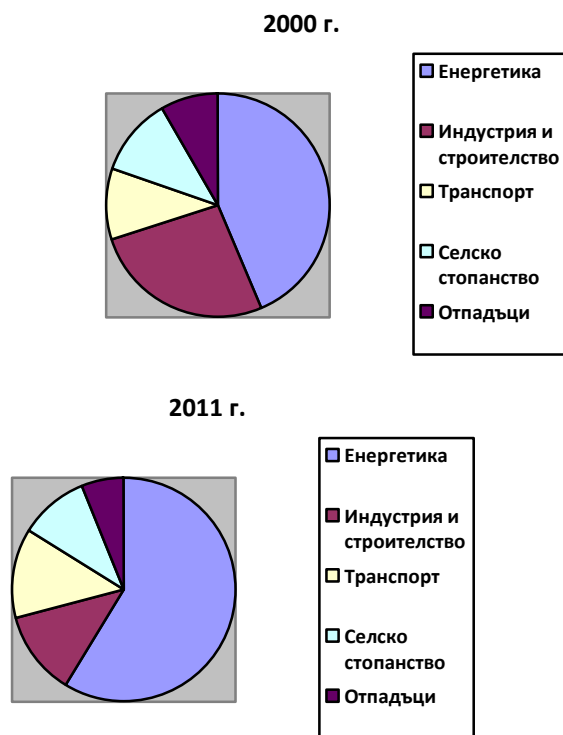
Спадът на икономическата активност в страната се отрази благоприятно върху поетите ангажименти по Протокола от Киото. По данни на Изпълнителната агенция по околна среда, през посочения период, 2008-2012 г., емисиите на парникови газове в страната са били почти наполовина спрямо определената цел. Малка част от тези резултати се дължат на водената политика от страната. Нещо повече, съгласно „Индекса за действие по климатичните промени“ (Climate Change Performance Index), разработван от неправителствените организации „Germanwatch“ и „Climate Action NetworkCAN“, страната се нарежда на едно от крайните места по отношение на ефективността на водената политика за предотвратяване изменението на климата.

След като страната беше отново включена в механизма за търговия с парникови емисии през 2011 г. най-вероятно това ще бъде и основната опорна точка в бъдещата политика, макар че се изпълняват и някои проекти по механизма „съвместно изпълнение“.

ОСНОВНИ ЦЕЛИ ПРЕД ПОЛИТИКАТА НА СТРАНАТА ПО ОТНОШЕНИЕ НА ЕМИСИИТЕ НА ПАРНИКОВИ ГАЗОВЕ ОТ ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР

Едни от основните цели на националната транспортна политика са свързани с устойчиво развитие на транспортния сектор. В тази концепция са заложили и конкретни цели за намаляване на вредното въздействие на сектора върху околната среда. Както беше отбелязано, транспортът се явява един от основните източници на

парникови емисии сред секторите на икономиката, което може да се види от представената по-долу фигура 1.



Фиг. 1 Дял на отделните сектори в общите емисии на парникови газове в страната, хил. т CO₂-еквив. (Източник: Евростат)

Могат да се направят два основни извода:

- ◆ Емисиите на парникови газове в страната като цяло за разглеждания период и въпреки икономическата криза нарастват, като този ръст се дължи преди всичко на секторите „Енергетика” и „Транспорт”;
- ◆ Благодарение на нарастването на емисиите за периода и намалението на емисиите в индустрията и строителството, транспортът се премества от трето на второ място по общ обем на отделените парникови газове в атмосферата, отстъпвайки единствено на енергийния сектор.

Пряко ангажирано с политиката на страната за намаляване на парниковите емисии от транспортния сектор е Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, а донякъде и Министерството на околната среда и водите. Тъй като няма разработен специален документ за парниковите емисии, стратегическите цели са поставени в няколко основни документа, а именно: Стратегия за развитие на транспортната система на Р България до 2020 г.; Транспорт и околна среда в Република България, настояще и бъдеще; Национална дългосрочна програма за насърчаване на потреблението на биогорива в транспортния сектор 2008-2020 г.; Развитие на устойчива транспортна система в Република България до 2020 г. Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България до 2015 г.; Зелена книга. Към нова култура за градска мобилност.

По отношение на Министерството на околната среда и водите, освен отчитането на отделените количества парникови газове в атмосферата, основно значение има

включването на авиационния сектор в схемата за търговия с емисии и по-конкретно, на операторите на въздухоплавателни средства.

Въз основа на посочените стратегически документи, мерки и схеми на ведомствата, ангажирани пряко и косвено с парниковите емисии от транспортния сектор, както и на базата на постановките, залегнали в нормативните документи, могат да се изведат следните стратегически цели в периода до 2020 г.:

- ◆ ***Изграждане на устойчива транспортна система с балансирано развитие на отделните видове транспорт и намаляване на регионалните диспропорции.***

Това ще доведе до ограничаване дела на автомобилния транспорт за сметка на железопътния и речния, при които парниковите емисии, падащи се на единица превозна работа са в пъти по-малки.

- ◆ ***Подобряване състоянието на инфраструктурата по основните вътрешни и международни оси в отделните видове транспорт.***

По този начин ще се повиши ефективността на транспортната система, което ще доведе до намаляване на енергийните разходи за единица транспортна продукция, а следователно и до намаляване на парниковите емисии.

- ◆ ***Модернизирване на парка от превозни средства в отделните видове транспорт.***

С обновяването на парка се съдейства за намаляване на вредните емисии, поради все по-строгите международни стандарти при производството на нови превозни средства. Новите превозни средства са и по-икономични и надеждни, което допълнително съдейства за ограничаване на емисиите.

- ◆ ***Стимулиране на производството и потреблението на алтернативни горива и преди всичко, на биогорива.***

Биогоривата се отличават с многократно по-малки емисии на парникови газове в сравнение с конвенционалните горива. Страната разполага с достатъчен потенциал.

- ◆ ***Повишаване екологичността на градския транспорт в големите градове на страната.***

Градовете са най-потърпевши от вредното въздействие на транспорта върху околната среда. Това не се отнася в пълна степен за емисиите на парникови газове, но екологичните мерки са комплексни и обикновено касаят всички основни групи вредни вещества (вещества с пряко въздействие върху човешкото здраве, парникови газове, озонови прекурсори и пр.).

- ◆ ***Ефективно включване на транспортния сектор в търговията с емисии.***

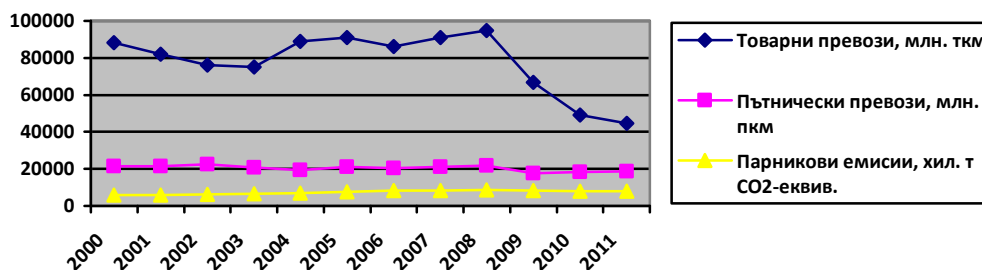
Макар и на първо време това да касае само въздушния транспорт, впоследствие ще бъдат създадени и ефективни механизми за обхващане и на другите видове.

Всички преки и косвени мерки за повишаване на енергийната ефективност на сектора също се отнасят и до парниковите емисии.

ОСНОВНИ РЕЗУЛТАТИ ОТ ПРОВЕЖДАНАТА ДО МОМЕНТА ПОЛИТИКА

Именно липсата на целенасочена политика в областта на парниковите емисии, включително и за транспортния сектор, е причината резултатите до момента да са частични и противоречиви. За да могат да се отчетат сравнително точни резултати е необходимо да се направи съпоставка между емисиите на парниковите газове и обема на транспортната продукция. Липсва обаче надежден метод въз основа, на който може да се направи такава съпоставка, поради невъзможността за общо отчитане на товарните и пътническите превози. От друга страна емисиите от транспортния сектор

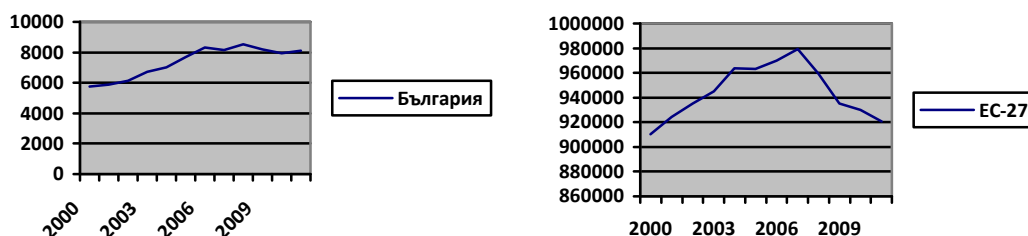
се отчитат общо и не са диференцирани по видове превози. При това положение като единствен възможен вариант се очертава съпоставката между динамиките в изменението на превозите и в изменението на парниковите емисии. Тя е представена на фигурата 2.



Фиг. 2 Динамика в емисиите на парникови газове от транспортния сектор и в обема на товарните и пътническите превози (Източници: Евростат, НСИ)

От представената фигура се вижда, че парниковите емисии от транспортния сектор отчитат тенденция към постепенно нарастване за разглеждания период, с изключение на лекия спад през 2011 г. На фона на същественото намаление при пътническите и особено при товарните превози през последните няколко години, се потвърждава заключението, че водената политика от страната до момента не дава особено добри резултати по отношение на емисиите от транспортния сектор. В голяма степен той е подценен за сметка на индустрията, където са постигнати най-добри резултати и особено по отношение на подобряването на енергийната ефективност на предприятията.

За по-добра оценка на националната политика, може да се направи и сравнение между изменението в емисиите на България и ЕС като цяло – фигура 3.



Фиг. 3 Динамика на парниковите емисии от транспорта в България и ЕС (Източник: Евростат)

На фона на икономическата криза в последните години не може да се направи извод дали политиката в ЕС като цяло дава добри резултати, въпреки че отчетеното намаление на емисиите от транспортния сектор е съществено по-голямо от отчетеното намаление в обема на товарните и пътническите превози.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

От направеното изложение става ясно, че страната не провежда целенасочена политика за намаляване емисиите на парникови газове от транспортния сектор, въпреки че той се явява един от основните им източници. Поради този факт резултатите конкретно за транспортния сектор до момента са твърде недостатъчни. Стратегическите цели за следващия период са залегнали в редица документи, които

обаче имат само косвено отношение към парниковите емисии. Всичко това дава основание да се препоръча по-активна политика за намаляване на емисиите от транспортния сектор и икономиката като цяло през следващите години.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Бакалова, В., Хр. Николова, Икономика на транспорта, С., 2010
- [2] Европейска комисия. Генерална дирекция „Мобилност и транспорт” – официален сайт
- [3] Евростат
- [4] Енергийна стратегия на Република България до 2020 г
- [5] Изпълнителна агенция по околна среда – официален сайт.
- [6] Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията – официален сайт
- [7] Национален статистически институт
- [8] Николов, И., Къде сме в политиката за намаляване на емисиите на парникови газове, EnergyOnline.bg, 2011 г.
- [9] Рамкова конвенция на Обединените нации по изменението на климата

POLICY TO REDUCE GREENHOUSE GAS EMISSIONS FROM THE TRANSPORT SECTOR – STRATEGIC GOALS AND RESULTS

Tashco Minkov
tminkov83@gmail.com

*UNWE, Department of Transport Economics
1700 Sofia, Studentski Grad, blvd. “December 8”*

***Key words:** Climate change, greenhouse gas emissions, greenhouse gases, transport sector.*

***Abstract:** One of the main pillars of the European politics in the sphere of environmental issues is the reduction of CO₂ emissions. In the meantime transports is one of its main resources, only second to volume of the energetic sector. In this report are introduced the main moments of Bulgaria’s politics related to the reduction of CO₂ emissions from the transport sector in the context of the general national and European politics. They are directly related to the main strategic goals, mostly for the period up to 2020. Important place in the report holds the analysis of the collected results. For this we have used sector comparison as well with previous periods.*