



Глобальный экологический фонд



Минтранс России



Программа развития ООН

Проект ПРООН/ГЭФ-Минтранс России 00080462 «Сокращение выбросов парниковых газов от автомобильного транспорта в городах России»

# Извлеченные уроки в ходе реализации проекта

г. Москва  
2018

1. Одним из ключевых разделов проектной стратегии, согласно проектному документу, было стимулирование использования в малых и средних городах России низкоуглеродных транспортных средств – в первую очередь электромобилей и гибридов. При изначальном планировании риск изменения финансового климата, даже при условии наличия адекватных мер стимулирования рынка НУТС на государственном уровне, не был оценен, и львиная доля целевого показателя «прямых вторичных» сокращений выбросов парниковых газов (ПГ) была связана именно с ростом продаж электромобилей. Экономические факторы, сдерживающие рост продаж, перевесили введенные меры стимулирования. В результате согласованные планы реализации демонстрационных проектов в пилотных городах, связанные с покупкой и внедрением электромобилей, остались нереализованными. Финансовые ресурсы проекта были перераспределены и направлены в новые пилотные города для тиражирования успешных решений в области устойчивого городского транспорта (УГТ). Однако, неполученные целевые прямые вторичные сокращения скомпенсировать не удалось.
2. Ко времени среднесрочной оценки стало очевидно, что ряд индикаторов проекта не отражает реального эффекта. Среднесрочной оценкой была предложена, а проектом поддержана ревизия индикаторов логической матрицы. Проект предложил, в частности, отказаться от учета роста числа эксплуатируемых в пилотных городах электромобилей ввиду того, что проект смог оказать воздействие на стимулирование их использования только на федеральном уровне. Изменения не были приняты региональным координатором ПРООН/ГЭФ.
3. Обычно проекты начинают планировать тиражирование успешных практик ближе к концу срока реализации. Проектным документом в качестве индикатора в компоненте по тиражированию были лишь «планы тиражирования», а не уже реализованные мероприятия. При этом, при активной поддержке и стимуляции со стороны регионального координатора ПРООН/ГЭФ, Проект приступил к планированию тиражирования стратегий и практик УГТ, полученных в Калининграде и

Казани, уже в середине проекта, а к концу смог отчитаться о ряде уже реализованных адресных мероприятий в новых пилотных городах. Стратегия оказалась верной и выигрышной: проект не только смог закрепить успешные решения в новых пилотных городах, но и отчасти компенсировать недополученные в двух изначальных пилотах сокращения выбросов ПГ.

4. Проект слишком поздно смог найти подходящего международного технического советника. После года поисков в проектной команде появился искомый специалист – настоящий профессионал и просто прекрасный человек, но случилось это за 9 месяцев до завершения Проекта. Если бы это случилось раньше, пользы команде и Проекту от работы с международным техническим советником было бы больше.
5. Основной перечень проблем и извлеченных уроков проекта связан, как ни странно, с учетом сокращений выбросов парниковых газов как эффект от реализации проектных мероприятий. На первых этапах реализации Проекта неоднократно вставала проблема выбора между двумя методиками оценки: 1) принятая ГЭФ «Модель оценки транспортных выбросов для проектов» (МОТВП), реализованная в виде пакета компьютерных программ TEEMP с набором отдельных схематичных моделей, и 2) Руководство по инвентаризации выбросов (*EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook*), реализованного в виде компьютерной модели COPERT, разработанной для подготовки кадастров выбросов парниковых газов автомобильных перевозок в странах ЕС. Развитие модели координируется Европейским агентством по охране окружающей среды (EEA), в рамках деятельности Европейского центра загрязнения воздуха и смягчения последствий изменения климата. Обе методики широко используются за рубежом и благодаря Проекту начали использоваться и в Российской Федерации при инвентаризации выбросов ПГ автомобильным транспортом, в том числе при формировании Национального кадастра выбросов ПГ для МГЭИК.

По итогам использования обеих методик эксперты проекта делают вывод о том, что методика ГЭФ менее точна и преследует определенную цель - быть доступной для пользователей, располагающих меньшим

количеством данных, и более гибкой, чтобы охватить большее количество разнообразных типов локальных проектов. Наиболее целесообразно методику ГЭФ использовать для оценки сокращения выбросов ПГ в случае замены автобусного сообщения электротранспортом, организации маршрутов велосипедного движения, введения платного парковочного пространства на определенных городских территориях.

Модель COPERT целесообразнее использовать при оценке сокращения выбросов ПГ для городской транспортной системы в целом, когда одновременно внедряется несколько сотен адресных взаимосвязанных мероприятий по развитию дорожно-транспортной инфраструктуры и совершенствованию организации дорожного движения, например, при разработке Комплексных схем организации дорожного движения (КСОДД), разработке транспортного раздела Генерального плана г. Калининграда, оптимизации маршрутной сети городского пассажирского транспорта, а также при оценке потенциала прямых вторичных сокращений как эффекта разработки и реализации нормативно-правовой базы и институциональных решений, способствующих более широкому использованию низкоуглеродных автотранспортных средств и внедрению проектов по УГТ.

6. Следует отдельно отметить отсутствие необходимых компетенций у большинства исполнителей проектных работ при использовании моделей TEEMP (ГЭФ) и COPERT при оценке объемов сокращения выбросов парниковых газов в результате реализации разработанных мероприятий, а также использования транспортных моделей для формирования достоверных исходных данных, используемых в вышеуказанных моделях инвентаризации ПГ. С этой целью проводились обучающие семинары с исполнителями проектных работ, летние школы в Калининграде и Казани. Кроме того, была организована тщательная, независимая экспертиза каждого этапа, каждой работы на предмет верификации формируемых исходных данных и результатов сокращения выбросов ПГ за счет внедрения различных мероприятий.
7. Основным проблемным вопросом при оценке объемов сокращения выбросов парниковых газов за счет реализации мероприятий Проекта было отсутствие в полном объеме достоверных исходных данных

(*baseline data*), как укрупненных – объемы топливопотребления, транспортная работа, так и детальных – экологический класс, годовые пробеги АТС. К сожалению, не все необходимые исходные данные для оценки конкретных адресных мероприятий в пилотных городах удалось получить, хотя для решения этой проблемы в рамках проекта было разработано несколько нормативных документов (методических рекомендаций), которые либо утверждены, либо находятся на утверждении в федеральных органах исполнительной власти.

8. При учете сокращений выбросов парниковых газов Проект столкнулся не только с проблемой отсутствия исходных данных, но и с проблемой отсутствия итоговых результатов мониторинга характеристик транспортных потоков и перераспределения пассажирских перевозок по разным видам транспорта в результате внедрения конкретных мероприятий, которые были разработаны в рамках Проекта в пилотных городах Казани и Калининграде, прежде всего, КСОДД. Для этого в бюджете и рабочем плане желательно предусмотреть проведение соответствующих исследований к концу Проекта. Наличие данных натурных наблюдений по изменению характеристик транспортных потоков, результатов анкетирования пассажиров по использованию разных видов транспорта до и после внедрения соответствующих мероприятий, существенно бы облегчило работу по верификации объемов сокращения выбросов парниковых газов. В будущих проектах сбор базовых данных и сбор данных итогового мониторинга должны быть предусмотрены уже на этапе формирования стратегии реализации проекта в проектном документе.
9. Помимо вышеперечисленных уроков в области стратегии и методологии, проект получил один конкретный «операционный» урок, которым хотел бы поделиться. Проект не уложился в запланированные сроки запуска системы мониторинга пассажиропотоков в общественном транспорте города Калининграда. Внедрение инновационного для города решения потребовало гораздо больше времени, чем планировалось. Причина в том, что при выборе поставщика системы мониторинга пассажиропотоков в общественном транспорте города Калининграда не была учтена стадия жизненного цикла продукта. У выбранного поставщика (оптимального по соотношению цена-качества)

продукт находился на стадии выхода на рынок, в следствии чего при запуске системы возникло много мелких технических проблем и понадобилось дополнительное время для пуско-наладочных работ. В качестве рекомендации будущим проектам при подготовке конкурсной документации на инновационные технические решения и продукты, необходимо предусмотреть наличие у потенциальных поставщиков положительных отчетов о внедрении продукта в других городах и регионах.