замминистра Андрей Дементьев, подобные дифференцированные коэффициенты призваны стимулировать людей покупать автомобили более высоких экологических стандартов.

Однако спустя месяц стало известно, что предложение Минпромторга не было принято правительством, хотя официальных объяснений того, почему это произошло, не последовало. По некоторым данным, против идеи выступил Минфин, позиция которого сводилась к тому, что подобные решения должны приниматься на уровне регионов. Впрочем, это еще не означает, что привязка транспортного налога к экологичности автомобиля с повестки правительства окончательно снята: Минпромторг твердо намерен продолжать лоббировать эту идею.

ПОДГОТОВКА РЫНКА Между тем, как показывают исследования рынка, ситуация с автопарком по сравнению с 2008 годом, когда было принято решение о переносе сроков перехода на более высокие стандарты топлива, кардинально не изменилась. По данным ВНИИ НП, из 38 млн машин, зарегистрированных сегодня в России, почти половина старше десяти лет и, по сути, относится к экологическому классу «Евро-0», что делает их абсолютно непригодными для использования высокооктанового бензина. А подавляющее большинство отечественных автомобилей, которые составляют 63% автопарка, ездит на бензине «Евро-2». Подобное соотношение наводит на мысль, что нефтяной промышленности будет просто невыгодно выпускать топливо, которое не востребовано рынком автотранспорта.

Впрочем, поскольку переход на новые стандарты топлива, очевидно, переносить никто не собирается, автопроизводители, как иностранные, так и российские, вовсю готовятся к этому. Проблема только в том, успеют ли отечественные компании за оставшееся время подтянуться под стандарты, уже давно освоенные зарубежными производителями.

Например, как в России, так и странах Европы продаются коммерческие автомобили Ford с уровнем токсичности «Евро-4». Россия является для компании Ford частью европейского рынка, поэтому на данный момент существенных различий между тем, что поставляется в европейские страны и в Россию, нет, за исключением специальной подготовки машин для работы в нашем климате. Однако с 1 января большинство европейских стран перейдет на нормы «Евро-5». Западные автоконцерны не делают различий между техникой для своего и российского рынков. Так, завод Volvo в Калуге уже сегодня устанавливает на произведенные грузовые автомобили полную гамму двигателей — от «Евро-3» до «Евро-5» — в соответствии с пожеланиями заказчика.

Все дело в тех машинах, которые заказывает конкретный клиент в России, объяснили нам в компании Volvo Trucks: «В Европе, скажем, нельзя заказать грузовой автомобиль стандарта „Евро-3“. У нас такая возможность пока существует. Но очевидно, что та компания, которая занимается транспортировкой грузов в Европу, заказывает машины с двигателями „Евро-4“ и „Евро-5“. В таком случае ни о каком разрыве экологического уровня в Европе и России речи не идет».

ДОГНАТЬ И ПЕРЕГНАТЬ

Группа ГАЗ начала комплектовать свои автомобили двигателями стандарта «Евро-3» в 2009 году. А в июле президент группы Бу Инге Андерссон заявил о том, что компания уже ведет доработку дизельного двигателя Cummins («Газель-Бизнес») до требований «Евро-4» и «Евро-5» (правда, усовершенствования коснутся только экспортных моделей).

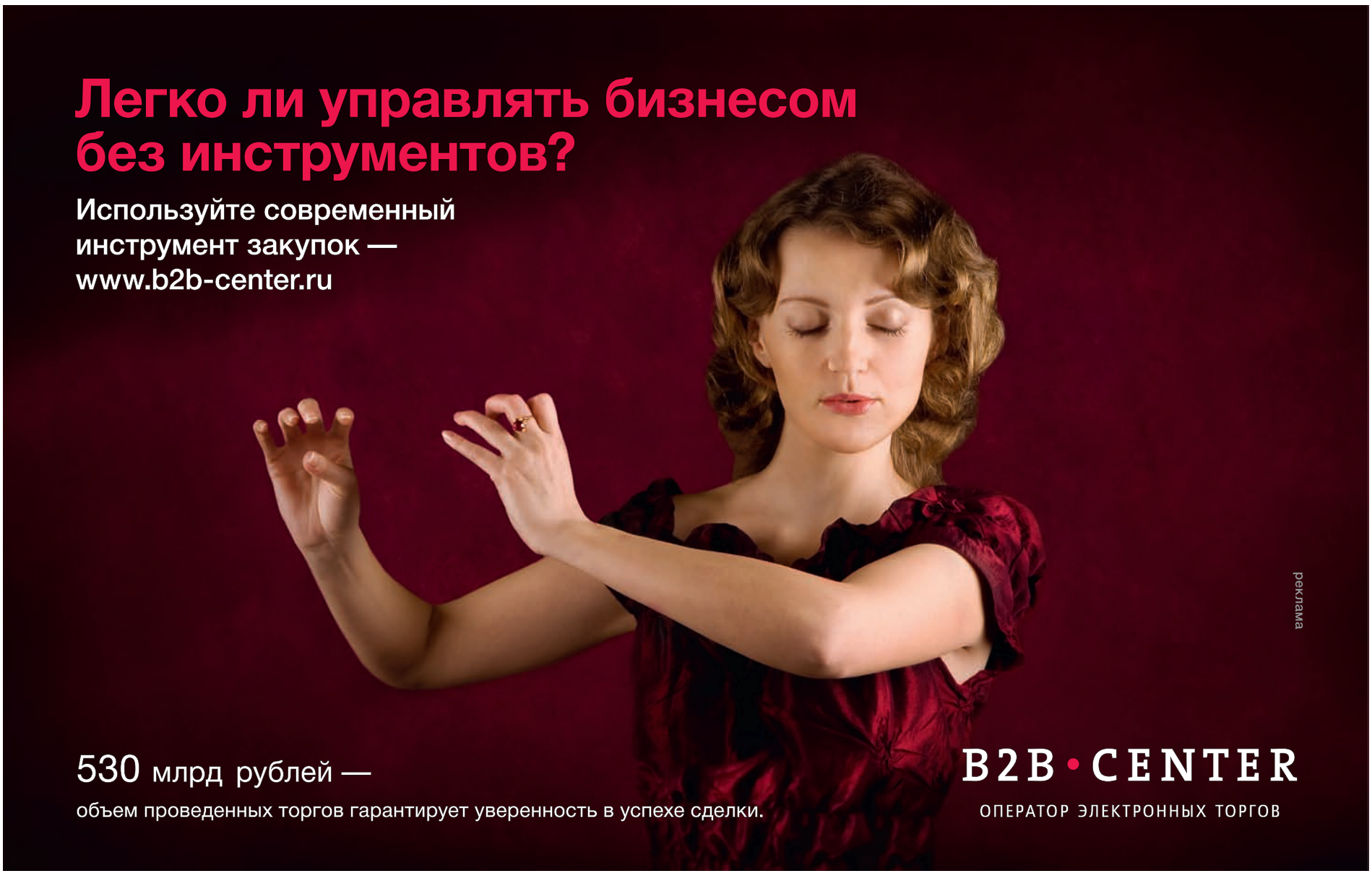
КамАЗ с ноября прошлого года запустил программу по модернизации двигателя, коробки передач, тормозных систем грузовиков за счет иностранных деталей. Также на все машины ставится мотор, адаптированный под стандарт топлива «Евро-3», что, как надеется производитель, позволит не только соблюсти требования техрегламента, но и сделать новый «КамАЗ» автомобилем европейского качества, но по отечественным ценам.

АвтоВАЗ, который с прошлого года вышел на рынок коммерческих автомобилей, начал сертифицировать свои модели в соответствии с европейскими экологическими нормами несколько лет назад. С 2008 года компания перевела на «Евро-3» все автомобили для российского рынка, а со следующего года начнет выпуск двигателей, которые отвечают современным экологическим нормам «Евро-5». Пока нововведения коснутся только моторов для «Нивы» (Lada 4x4), которую будут поставлять в Европу. Впоследствии планируется под экологический стандарт подтянуть и двигатели Lada Kalina и Lada Priora.

Со своей стороны иностранные производители только приветствуют повышение в Росси стандартов топлива, что неудивительно, поскольку большинство из них уже давно перешло на стандарты «Евро-4» и «Евро-5». Компаниям приходится адаптировать свои двигатели к низкому качеству топлива, распространенному на территории России. Например, в компании Volkswagen используют технологию впрыска топлива Common Rail, позволяющую оптимизировать подачу воздуха и топлива в зависимости от качества последнего. «Это необходимо для обеспечения бесперебойности работы наших автомобилей на рынках с действующими стандартами „Евро-3“»,— пояснил глава марки «Volkswagen Коммерческие автомобили» в России Михаил Семенихин.

Сегодня все автомобили Volkswagen, поставляемые в Россию, уже отвечают требованиям экологического стандарта «Евро-4». В России этот стандарт станет обязательным для всех только в 2012 году, в то время как в Европе действуют нормы «Евро-5». «Таким образом, мы всего в одном шаге от европейских стандартов на российском рынке,— отмечает Михаил Семинихин.— Но пока этот шаг непреодолим по причине качества топлива в России. Экологичность работы автомобиля определяется лишь качеством потребляемого топлива, поэтому вопрос о сокращении „экологического отставания“ лежит полностью в сфере ответственности отечественных производителей топлива».

Лидеры мировой автопромышленности уделяют огромное внимание созданию автомобилей максимально безопасных для окружающей среды. Ведется масса разработок для коммерческих автомобилей — это машины, работающие на биотопливе (биоэтанол), а также автомобили серии Econetic с пониженным расходом топлива и уровнем выброса диоксида углерода. Такие автомобили уже производятся серийно, также в обозримом будущем будет представлен коммерческий электромобиль.

Простой пример: если сравнить Volvo 1990 и 2010 годов выпуска, то уровень вредных выбросов в атмосферу снижен в 100 (!) раз. Компания активно работает в области разработки гибридных решений и двигателей, работающих на альтернативных видах топлива. Например, в 2009 году Volvo запустила в тестовую эксплуатацию у клиентов в Швеции два гибридных мусоровоза, которые работают на параллельной технологии — с использованием электрических батарей и дизельного двигателя. При скорости движения от 0 до 30 км/ч мусоровоз работает практически бесшумно, используя заряд батарей (в том числе в процессе загрузки мусора), при скорости выше 30 км/ч включается в работу дизельный двигатель. При этом идет автоматическая подзарядка батарей. Эта технология позволяет сэкономить до 30% топлива и снизить примерно на такой же показатель уровень выброса вредных веществ в атмосферу.

Также на выставке IAA в Ганновере Volvo Trucks продемонстрировала первый метан-дизельный грузовик на базе Volvo FM для сегмента городских и региональных перевозок. Volvo является первым в мире производителем грузовых автомобилей, который применяет технологию, сочетающую высокую экономичность дизельного двигателя с преимуществами газообразного топлива (экономия — до 40% в сравнении с обычным дизельным двигателем). Кроме того, осенью начался проект по эксплуатации грузовых автомобилей Volvo на биодиметилэфире. Отличительная особенность проекта в том, что он является многосторонним: в нем принимают участие и сеть АЗС, и завод по производству биодиметилэфира, и транспортные компании. Биодиметилэфир представляет собой разновидность биотоплива, при сгорании которого выбросов диоксида углерода производится как минимум на 95% меньше по сравнению с дизельным топливом. ■