



О влиянии политических факторов на регулирование топливного рынка США

УДК 339.14

ББК 65.422

Б - 907

А.М. Булатов

Вопросы регулирования топливного рынка в последние годы находятся в фокусе политических дискуссий в Соединенных Штатах, включая межпартийные столкновения в Конгрессе США. В последнее десятилетие они являются неизменным элементом практических всех законопроектов, связанных с энергетической политикой этой страны.

Лежащая в основе идеологической платформы Республиканской партии США концепция либерализма с минимальным административным вмешательством в экономику предполагает свободу каждого американца выбирать экономичный или неэкономичный автомобиль, наделяет его всей полнотой права выбора ездить на этом автомобиле круглые сутки или, скажем, только по выходным дням. Такой выбор оказывается predetermined в стране, где бензин исторически относится к категории легкодоступных товаров повседневного спроса, цена которого определяется преимущественно рыночными факторами.

В этой связи американцы, в том числе и как избиратели, болезненно относятся к росту цен на автобензин. Поскольку в настоящее время этот сегмент американского рынка не регулируется государством¹, понижающее влияние на рыночное ценообразование возможно двумя путями: путем содействия росту предложения топлива или путем сдерживания спроса на него. Первое направление доминирует в партийно-политической программе Республиканской партии США, традиционно придерживающейся либеральных экономических ценностей. Второе преобладает в программных установках демократов, особенно в контексте «экологической» основы их политической программы.

Одним из важных направлений энергетической политики республиканской администрации Дж. Буша (2001-2008 гг.) было обеспече-

ние благоприятных условий для национальной нефтедобычи: велась активная работа как по облегчению фискального бремени для промышленных компаний, работающих на шельфе Мексиканского залива, так и по расширению доступа добывающих компаний к новым ранее закрытым для лицензирования участкам недр. Кроме того, вопросы «критической зависимости» США от импорта нефти предлагалось решать путем содействия развитию добычи и выходу на мировой рынок новых поставщиков, не связанных обязательствами с консолидированной позицией ОПЕК.

Однако вопросы развития нефтепереработки в США по большому счету остались в тени даже при благоприятном в целом отношении администрации к нефтяным компаниям: программа ужесточения стандартов качества выпускаемого топлива осталась без изменений, в отличие от промышленного сегмента нефтепереработки каких-либо особых льгот от правительства в этот период не получили. Более того, в соответствии с Законом об энергетической политике 2005 года были введены директивные пороги замещения прежней окислительной присадки к моторному топливу - метил-третбутилового эфира (МТБЭ) этиловым спиртом, что потребовало от нефтепереработки дополнительных издержек. В итоге норма прибыли в этом сегменте в течение длительного времени находилась на уровне 1-2 долл. за баррель, что не позволяло делать долгосрочные инвестиции в развитие отрасли.

Регулирование топливной экономической автомобилей

Одной из основ нынешней энергетической политики США является закон «Об энергетической политике и энергосбережении» 1975 года. Этот закон, принятый по следам нефтяного шока в западном мире, был связан с не-



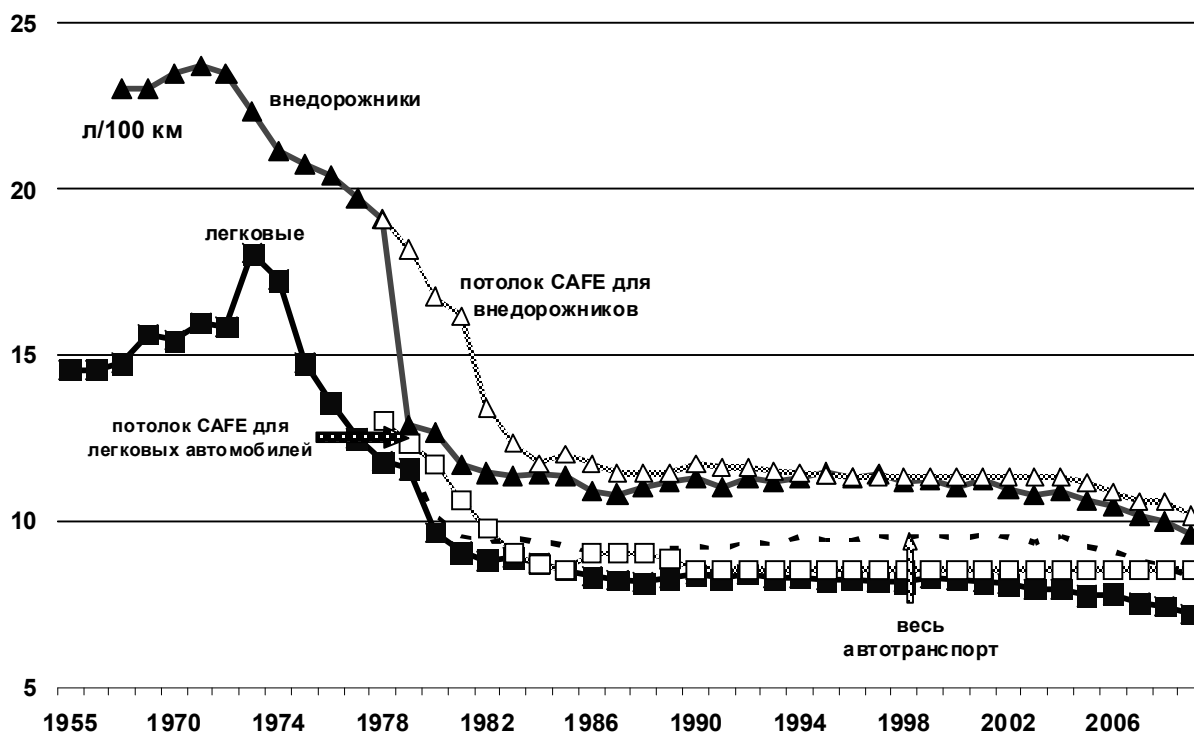
гательным воздействием на экономику в целом резко возросших цен на нефть и был направлен на создание новых механизмов, смягчающих действие неблагоприятных конъюнктурных факторов на мировом рынке энергоносителей. Помимо создания специального правительственного органа по контролю за ситуацией в национальной и мировой энергетике – Министерства энергетики США, этот закон впервые в истории страны ввел стандарты топливной экономичности автомобилей. Согласно этим стандартам, средняя экономичность нового легкового автомобиля за последующий десятилетний период удвоилась² – с 13 до 27,5 миль на одном галлоне топлива.

Особенностью административного регулирования топливной экономичности в США является не введение общенационального стандарта предельного расхода топлива для той или иной категории моторных транспортных средств³, а установление таких требований для

каждого отдельного производителя, представленного на американском рынке (как национального, так и зарубежного). Таким образом, собственно стандарт топливной экономичности (дословно – стандарт среднекорпоративной топливной экономичности - CAFE) предполагает штрафные санкции в отношении производителей, реализовавших на американском рынке в течение отчетного года партию автомобилей в той или другой категории, чья топливная экономичность хуже установленного стандарта для соответствующей категории. При этом проводится усредненный расчет по всем моделям текущего года каждой из категорий. Таким образом, для того, чтобы избежать штрафных санкций, каждый производитель имеет возможность регулировать отношение объемов продаж в США более экономичных, например малолитражных, и менее экономичных, например спортивных моделей автомобилей предлагая соответствующие скидки.

Рисунок 1

Установленные в США потолки среднекорпоративной топливной экономичности (CAFE) и динамика реальных показателей



Источник: <http://www.nhtsa.gov/fuel-economy>



Согласно официальным данным, за все время применения стандартов CAFE штрафы в размере от 5 до 30 млн долл. в год выплачивали только некоторые европейские производители, в то время как собственно американские автомобилестроители и азиатские поставщики всегда укладывались в рекомендованные нормативы.

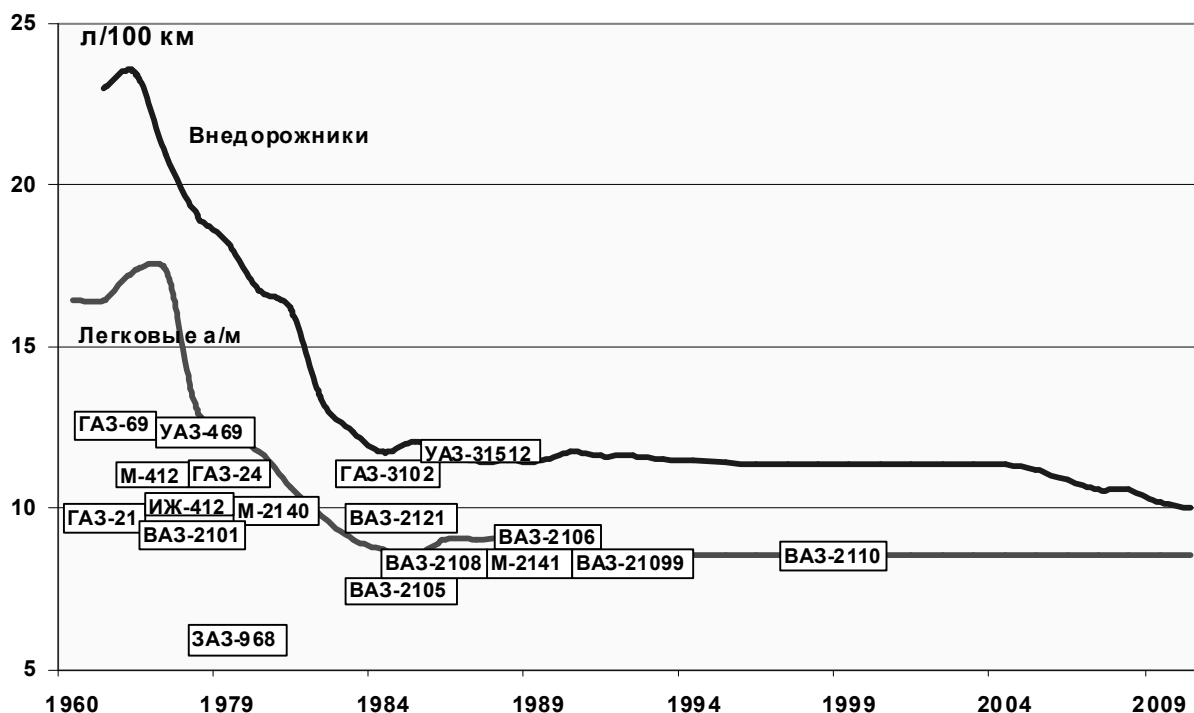
Несмотря на периодически возникавшие дискуссии, в том числе и в Конгрессе, более 30 лет с момента принятия упомянутого закона американские законодатели не решались дальше приподнять планку экономичности автомобильных двигательных установок. Соответствующие предложения ряда представителей Демократической партии практически полностью блокировались их политическими оппонентами, доминировавшими в Конгрессе⁴. Более того, республиканские законодатели практически торпедировали внедрение в практику госрегулирования рекомендаций Национальной академии наук США “Эффективность и воздействие стандартов топливной экономичности автомобилей”, которые были разработаны по заказу экспертной группы бывшего вице-

президента США Р.Чейни по разработке основ новой энергетической политики республиканцев. Вместо рассчитанных учеными и приемлемых с технико-экономической точки зрения улучшений топливной экономичности всего автотранспорта на 8-11 миль на галлоне топлива законодательный орган в 2001 г. принял положение о снижении потребления топлива внедорожниками и микроавтобусами на 18,9 млн литров за период между 2004 и 2010 гг. Это эквивалентно увеличению экономичности всего на 1 милю на галлон бензина.

Соответствующие нормативные изменения были внесены только в самом конце 2007 года, когда контроль в обеих палатах Конгресса перешел к демократам. Согласно принятому «Закону об энергетической независимости и безопасности», топливную экономичность американских транспортных средств предусмотрено повысить на 40% к 2020 году или в абсолютных показателях – с нынешних дифференцированных потолков в 27,5 и 23,1 миль на галлоне до унифицированного уровня порядка 35 миль на галлоне (с 8,6 и 10,5 до 6,7 л на 100 км соответственно).

Рисунок 2

Топливная экономичность некоторых отечественных моделей на фоне американских показателей и стандартов CAFE



Источник: электронный сайт www.avto-russia.ru



В течение довольно длительного времени эти показатели топливной экономичности оставались на уровне, вполне доступном для российских производителей легкового автотранспорта. К чести отечественной автомобильной промышленности надо отметить, что, по меньшей мере, до начала 1980-х гг. выпущенные в нашей стране автомобили, как легковой категории, так и класса внедорожников, по показателям топливной экономичности оставались на недосягаемой высоте для американского автотранспорта. Не исключено, что в основе проявленного (но, увы, не реализованного) руководством США в конце 1950-х годов интереса к закупкам отечественных легковых автомобилей лежали в том числе их преимущества в топливной экономичности.

К приведенному выше сравнению, равно как и к фактическим показателям топливной экономичности американских автомобилей, тем не менее, следует относиться с осторожностью, поскольку лежащие в основе соответствующих данных модельные расчеты не всегда отвечают реальной действительности. К примеру, в последние годы модельный показатель «смешанного топливного цикла», отражающий характер использования двигателя автомобиля с точки зрения временного соотношения различных режимов, отличающихся по удельному расходу топлива в единицу времени, неоднократно пересматривался. В настоящее время в США условно принята расчетная модель для замера расхода топлива в соотношении режимов «городской цикл» и «автомагистраль» как 55:45. При этом, однако, модель «городской цикл», очевидно, также не может трактоваться одинаково для мегаполисов с высокой степенью автомобилизации и обычных городов. В зависимости от проходимости городской инфраструктуры городской цикл может предполагать среднюю скорость движения от 20 до 50 км/час. 55 км в «городском цикле» могут соответствовать непрерывной работе двигателя автомобиля в течение промежутка времени от 1 часа и 6 минут до 2 часов и 45 минут. Понятно, что расход топлива на 55 км пути в «городском цикле» в таких условиях будет сильно отличаться.

Еще одним важным обстоятельством, ко-

торое следует иметь в виду при сравнении показателей топливной экономичности пассажирского автотранспорта в США и других странах, является использование коэффициентов пересчета для отдельных моделей автомобилей, использующих помимо бензина другие источники энергии. В частности, модели, управляемые вместо бензина сжиженным пропан-бутаном, более чем в 6 раз экономичнее бензиновых аналогов. Для этой категории транспортных средств применяется расчетный коэффициент 0,15, на который для вычисления топливной экономичности делят реальный пробег автомобиля на одном галлоне альтернативного топлива. Поэтому, очевидно, менее эффективные двигатели, управляемые сжиженным газом, позволяющие проехать на 1 галлон-эквиваленте топлива, скажем, 15 миль, принимаются в расчет как автомобили с топливной экономичностью в 100 миль на галлоне бензина (2,35 л/100 км).

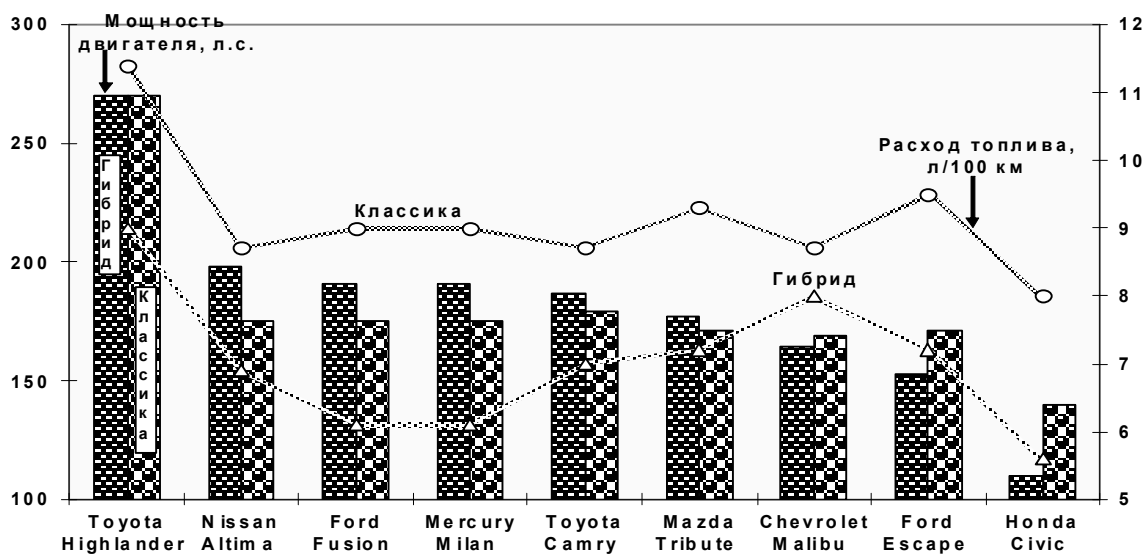
Подобным же образом вводятся коэффициенты пересчета топливной экономичности для автотранспортных средств, которые по своим характеристикам допускают использование наряду с бензином другого вида топлива или источника энергии (автомобили с гибкой топливной схемой Flexible Fuel Vehicles – FFV).

Гибридные автомобили при езде в условиях городского цикла определенную часть пути по технологии проходят за счет энергии, накопленной за время торможения в аккумуляторных батареях. С учетом сделанных выше замечаний, относящихся к модели «городской цикл», топливная экономичность этих транспортных средств также пересчитывается с использованием коэффициента 0,15, однако лишь в той части проделанного ими пути, который относится к использованию аккумуляторных батарей. С учетом используемых в США в настоящее время моделей такой пересчет приводит к топливной экономичности гибридных моделей автомашин в 70-80 миль на галлоне (2,9-3,4 л/100 км), что в редких случаях соответствует реальным показателям. Фактические показатели топливной экономичности гибридных моделей оказываются на 20-30% лучше их традиционных аналогов.



Рисунок 3

Сравнение топливной экономичности гибридных и традиционных моделей автомобилей



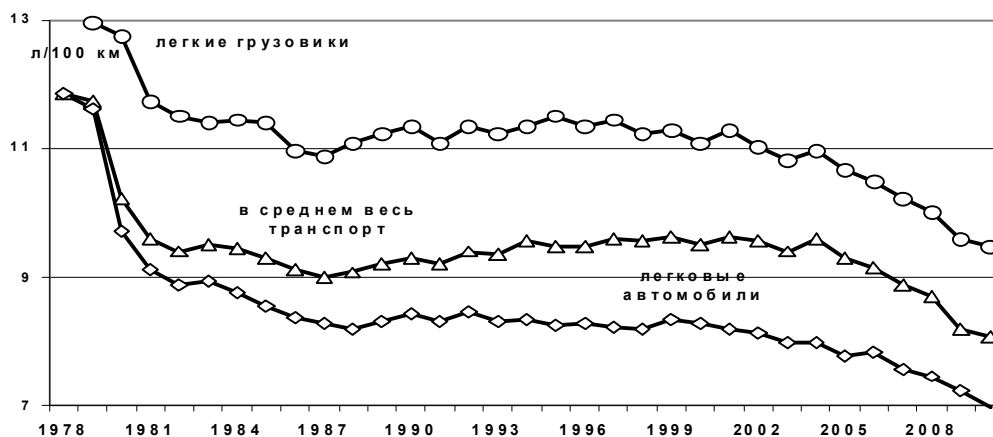
Источник: рассчитано по данным электронного сайта <http://www.newcars.com>

По расчетам Министерства транспорта США, реальные общенациональные показатели топливной экономичности американских легковых автомобилей медленно улучшались в последние годы, оставаясь заметно лучше установленного норматива в 27,5 миль на галлоне. Однако в Агентстве по охране окружающей среды (АООС) США не разделяют эту точку зрения. С учетом этих особенностей расчета топливной экономич-

ности автомобилей в США, а также связанных с ней показателей эмиссии продуктов полного и неполного сгорания топлив, в АООС ввели новую шкалу расчета топливной экономичности, которую в этом ведомстве считают более близкой к действительности. Согласно перерасчетам АООС, топливная экономичность автотранспорта в США с конца 1980-х годов до середины 2000-х неуклонно ухудшалась.

Рисунок 4

Динамика топливной экономичности американских автомобилей по традиционной методологии оценки Министерства транспорта США



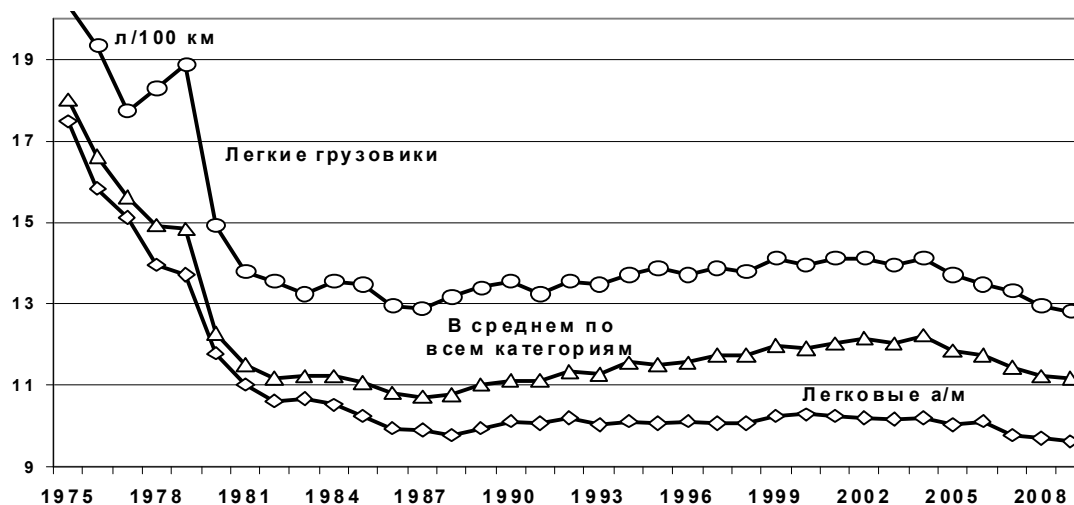
Рассчитано по: SUMMARY OF FUEL ECONOMY PERFORMANCE, April 20, 2010 U.S. Department of transportation, NHTSA, NVS-220 - 16 p. 1200 New Jersey Avenue, SE, West Bldg., Washington, DC 20590

<http://www.nhtsa.gov/DOT/NHTSA/Vehicle%20Safety/Studies%20&%20Reports/Associated%20Files/March%202009%20Report.pdf>



Рисунок 5

Динамика топливной экономичности американских автомобилей по новой методологии оценки Агентства по охране окружающей среды США



Рассчитано по: Light-Duty Automotive Technology, Carbon Dioxide Emissions, and Fuel Economy Trends: 1975 Through 2009 Compliance and Innovative Strategies Division and Transportation and Climate Division Office of Transportation and Air Quality U.S. Environmental Protection Agency EPA420-R-09-014 November 2009 – 111 p. <http://www.epa.gov/oms/cert/mpg/fetrends/420r09014.pdf>

В США в отличие от многих развитых и развивающихся стран, включая Россию, в структуре конечной цены на топливо сравнительно скромное место занимает фискальная составляющая.

Примечания:

¹ Такое регулирование имело место до начала 1980-х годов и было отменено республиканской администрацией Р.Рейгана

² В США принята обратная по отношению к нашей стране шкала оценки экономичности двигателя, исчисляемая пробегом транспортного средства в милях (1,6 км) на одном галлоне (3,78 л) топлива. Соответственно, более экономичные двигатели имеют численно более высокие показатели пробега. В СССР и России чаще оценивается величина расхода топлива (в литрах) на 100 км пробега, которая для более экономичных двигателей имеет меньшее значение.

³ В США выделяют две основных категории моторных транспортных средств, предназначенных для массового потребителя: легковые автомобили – четырехколесные моторные транспортные средства,

предназначенные для езды по автодорогам и вместимостью до 10 человек включая водителя; и грузовики – моторные транспортные средства с четырьмя и более колесами, которые, однако, приспособлены для езды по бездорожью (например, имеют полный привод или имеют массу с полной нагрузкой не менее 2,7 т) или обладают одним из следующих свойств «грузовика»: способны перевозить более 10 человек, могут служить временным жильем, способны перевозить жилые блоки на открытой платформе, допускают перевозку грузов большей массы, чем масса пассажиров установленной вместимости.

Иногда встречающееся определение «легкие грузовики» выделяет категорию грузовиков, на которые распространяются требования стандартов CAFE – нагруженной массой до 3,86 т.

⁴ В области энергетической политики такое неконструктивное поведение политических сил страны является взаимным: демократы неизменно блокировали усилия республиканских администраций расширить участки, разрешенные для промысла углеводородов на Аляске, что республиканцы также считали средством для снижения зависимости страны от импорта нефти.

Продолжение статьи см. в одном из следующих номеров журнала