

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт № 17 повестки дня. Охрана окружающей среды****РЫНОЧНЫЕ МЕРЫ КАК ФАКТОР УВЕЛИЧЕНИЯ ЭМИССИИ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ
В СЕКТОРЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

(Представлено Российской Федерацией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

На протяжении последних 12-ти лет в авиационном сообществе идёт интенсивное обсуждение вопросов внедрения рыночных мер (РМ), направленных на снижение эмиссии парниковых газов в секторе международной гражданской авиации.

ИКАО удалось достичь значительного прогресса в части сближения позиций государств по всем элементам «корзины мер», способствующих снижению эмиссии CO₂ за исключением положений, связанных с внедрением РМ.

В настоящем документе приводится анализ отрицательного влияния РМ на потенциал сокращения эмиссии CO₂ в секторе международной гражданской авиации, а также предлагаются альтернативные подходы для РЕАЛЬНОГО сокращения эмиссии CO₂ с тем, чтобы избежать катастрофических последствий изменения климата в ближайшем будущем.

Действия: Действия Ассамблеи изложены в пункте 8 настоящего документа.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью «Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта»
<i>Финансовые последствия</i>	Не потребует дополнительных ресурсов. Предложенные действия могут создать основу для привлечения дополнительных средств для обеспечения долгосрочного системного планирования и финансирования экологических программ ИКАО по оказанию помощи развивающимся государствам с учётом принципа SCRC
<i>Справочный материал</i>	Doc 7300, <i>Convention on International Civil Aviation</i> Doc 9958 <i>Assembly Resolutions in Force (as of 8 October 2010)</i> C-WP/13894 <i>Market-Based Measures (MBMs) – evaluation of options for a global MBM scheme</i> HGCC/1-WP/8 <i>Three options for a global MBM scheme – quantitative assessment</i> HGCC/2-WP/10 <i>An alternative approach to Applying Market-Based Measures to international aviation</i> Cir 333, AT/190 <i>Global Air Transport Outlook to 2030 and trends to 2040</i>

¹ Документ на русском языке представлен Российской Федерацией.

1 ВВЕДЕНИЕ

В 2006 году вышел на экраны публицистический фильм «Неудобная правда», в котором доступным языком объясняется научная и политическая сторона глобального потепления, возможные серьёзные последствия в ближайшем будущем, связанные с ростом антропогенных выбросов углекислого газа в атмосферу. Главный вывод фильма заключается в том, что **человечество должно приложить все усилия для РЕАЛЬНОГО сокращения эмиссии CO₂ с тем, чтобы избежать катастрофических последствий изменения климата в ближайшем будущем.**

2 РЫНОЧНЫЕ МЕРЫ КАК ФАКТОР УВЕЛИЧЕНИЯ ЭМИССИИ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ И СНИЖЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ

2.1 В соответствии с прогнозом ИКАО среднегодовой мировой рост объёма пассажирских перевозок до 2040 года составит 4,5 % – 4,4 % (ICAO Cir 333, AT/190). Даже если предположить, что глобальная желательная цель ежегодного увеличения топливной эффективности на 2% будет достигнута, то по оценкам, полученным по результатам работы независимых экспертных групп ИКАО, реальные объёмы авиационной эмиссии CO₂ после 2020 года будут ежегодно увеличиваться в среднем на 4,8 % (C-WP/13894 Appendix B):

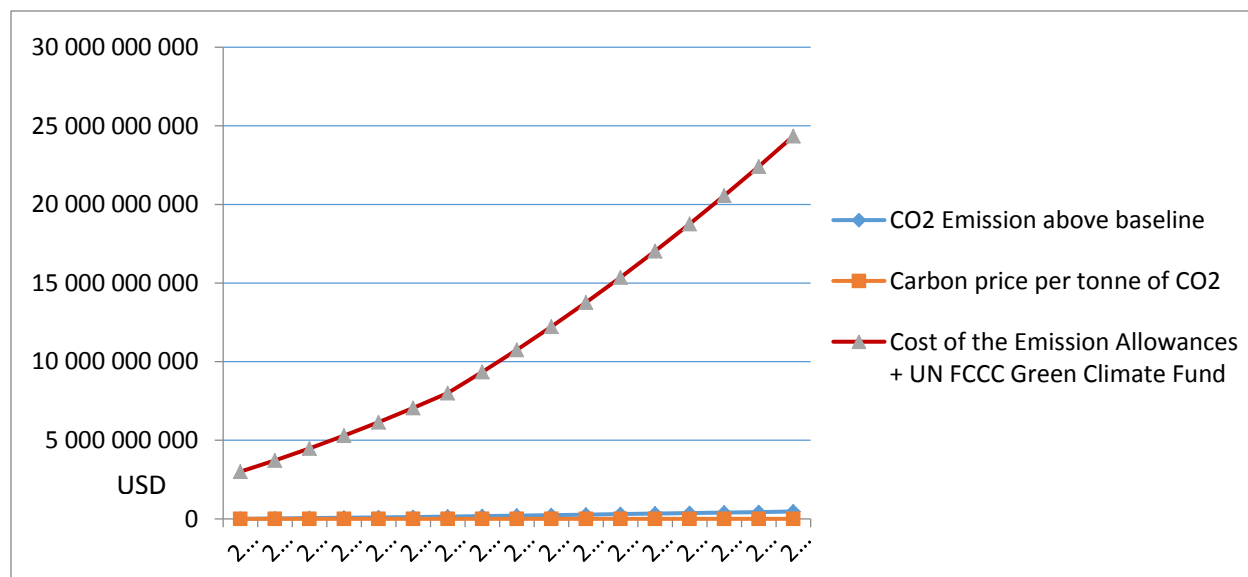
Международная гражданская авиация	2020 год	2026 год	2036 год
Объём эмиссии CO ₂ (Мегатонны)	642 Мт	781 Мт	1107 Мт
Эмиссия CO ₂ сверх базового уровня 2020 года	0	139 Мт	464 Мт

2.2 Как предполагается, с помощью рыночных мер удастся заполнить разрыв между глобальной желательной целью «нулевого прироста эмиссии CO₂» (CNG) после 2020 года и реальными возможностями сектора международной гражданской авиации по реальному сокращению эмиссии CO₂. При этом эксперты сошлись во мнении о том, что потенциал для сокращения выбросов CO₂ внутри сектора ограничен и, независимо от сценария применения рыночных мер, 95% “эмиссионных индულгенций” (Emission Allowances – EA) будет приобретаться на открытых углеродных рынках за пределами сектора международной гражданской авиации. Это неизбежно повлечёт увеличение стоимости авиационных перевозок и «...сокращение спроса на них от 0.35% до 2.52% по сравнению с объёмом коммерческих тонно-километров (РТК) при отсутствии глобальной системы РМ» (параграфы 2.3 и 2.4 HGCC/1-WP/8).

2.3 Прогнозируемые цены на одну тонну эмиссионной индულгенции составят (параграф 1.3 HGCC/1-WP/8):

Углеродные рынки	2020 год	2030 год	2035 год
Цена за одну тонну EA	30\$	40\$	45\$

2.4 Из приведённых выше данных следует, что только за первые 15 лет сектор международной гражданской авиации затратит **151,3 миллиарда долларов США** на закупку «эмиссионных индულгенций». При этом инвестиции авиационного сектора в «более успешные» проекты других промышленных секторов, по меньшей мере, составят 143,7 миллиарда долларов США. Если к этим расходам добавить 3 миллиарда долларов США, которые, как предполагается, сектор международной гражданской авиации ежегодно будет вносить в «Зелёный климатический фонд» РКИКООН, то **общие потери сектора международной гражданской авиации за первые 15 лет после 2020 года составят 199,3 миллиарда долларов США** (см. диаграмму ниже).



2.5 Ряд экспертов заявляет об «экономической эффективности» покупки эмиссионных индულгенций по сравнению с инвестированием средств в программы модернизации отрасли. Например, в настоящий момент дешевле покупать «углеродные кредиты», нежели новые воздушные суда или авиадвигатели. Однако, в силу ежегодного увеличения разрыва между целью углеродно-нейтрального прироста и реальным увеличением объёмов эмиссии CO₂, а также роста цен на углеродных рынках, рано или поздно, подавляющее число авиаперевозчиков (в первую очередь, в развивающихся государствах) будет не в состоянии финансировать собственные программы модернизации и, как следствие, программы повышения безопасности полётов.

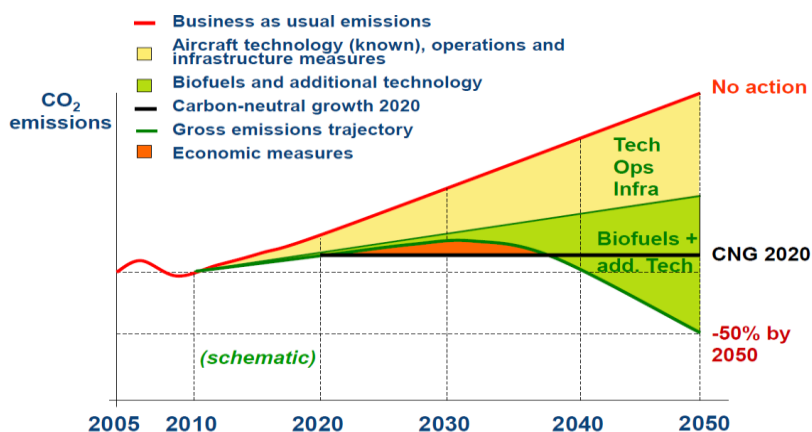
2.6 Принимая во внимание низкую доходность авиационного бизнеса, можно сделать вывод о том, что рыночные меры окажут негативное влияние на способность сектора инвестировать необходимые финансовые средства в программы обновления и модернизации парка воздушных судов, внедрения новых технологий и процедур. Таким образом, применение рыночных мер приведёт к увеличению эмиссии CO₂ в секторе международной гражданской авиации и, как следствие, окажет отрицательное влияние на общий уровень безопасности полётов и процессы устойчивого развития международной гражданской авиации (в силу замедления темпов технического развития).

3 ГЛОБАЛЬНЫЕ ЖЕЛАТЕЛЬНЫЕ ЦЕЛИ ИКАО КАК ЭЛЕМЕНТ ГЛОБАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ КАТАСТРОФИЧЕСКИХ ПОСЛЕДСТВИЙ ИЗМЕНЕНИЯ КЛИМАТА

3.1 На протяжении последних 12 лет ИКАО удалось достичь значительного прогресса в части сближения позиций государств по всем элементам «корзины мер», способствующих снижению эмиссии CO₂, за исключением положений, связанных с внедрением РМ. Это, в свою очередь, явилось причиной **неоправданной политической напряжённости** в отношениях между рядом государств и их региональными объединениями. При этом ИКАО затратило значительное количество времени и бюджетных ресурсов на поиск взаимоприемлемого решения по рыночным мерам для сектора международной гражданской авиации. Несмотря на все усилия, вопрос по РМ остаётся нерешённым. В значительной степени это связано с тем, что решение данного вопроса связано с риском нарушения хрупкого баланса экономических и политических интересов, который сложился в международном авиационном сообществе в течение последних десятилетий.

3.2 Ещё три года назад большинство экспертов полагали, что рыночные меры потребуются на очень непродолжительный период, после которого углеродно-нейтральный сценарий и даже пятидесятипроцентное сокращение объёмов эмиссии будет обеспечено в большей степени за счёт использования биотоплива.

Industry emissions reduction roadmap



3.3 Несмотря на значительный прогресс в области научных исследований, а также значительные инвестиции, всё ещё существует ряд препятствий, которые ограничивают возможность широкомасштабного применения биотоплива в авиации в среднесрочной перспективе, а именно:

- ограниченные производственные мощности для удовлетворения потребностей международной гражданской авиации;
- более высокая цена биотоплива (предопределяет бóльшую экономическую и экологическую эффективность инвестиций в обновление парка воздушных судов, что обеспечивает десяти – пятнадцати процентное повышение топливной эффективности при одновременном повышении уровня безопасности полётов);
- низкий «коэффициент экологического полезного действия» (в отдельных случаях суммарная эмиссия CO₂ в цикле производства и сжигания биотоплива в четыре раза превышает поглощение CO₂ при выращивании технических культур);
- вопросы продовольственной безопасности на фоне растущего населения планеты (по данным UNFPA – Фонда ООН в области народонаселения в период с 2011 по 2043 год население Земли увеличится на 2 миллиарда человек, достигнув 9-ти миллиардной отметки);
- необходимость дополнительного использования ограниченных водных ресурсов для выращивания технических культур и ненадлежащее землепользование, включая необоснованное уменьшение площадей лесных угодий;
- рост цен на продовольствие;
- более низкая теплотворная способность отдельных видов биотоплива по сравнению с авиатопливом из нефти (что также является фактором увеличения эмиссии CO₂);
- некоторые технические проблемы при использовании биотоплива для авиационных двигателей.

3.4 Безусловно, вышеперечисленные проблемы не являются причиной для прекращения исследований в области производства альтернативных видов топлива, которые имеют значительный потенциал для утилизации биологических отходов, использования земельных угодий, не пригодных для выращивания продовольственных культур. В то же время было бы преждевременным рассматривать авиационное биотопливо в качестве «серебряной пули», которая может чудесным образом решить все проблемы авиационной эмиссии в среднесрочной перспективе.

3.5 Вышеприведённые доводы наталкивают на мысль о том, что **необходимость применения рыночных мер является следствием несбалансированности глобальных желательных целей ИКАО с реальными возможностями отрасли по сокращению эмиссии CO₂.**

3.6 Если исходить из главной цели глобального сокращения эмиссии CO₂ для предотвращения катастрофических изменений климата, то очевидно, что желательные цели любого промышленного сектора должны отвечать именно этой задаче. Таким образом, **глобальные желательные цели ИКАО должны стимулировать реальное снижение эмиссии CO₂, в секторе международной гражданской авиации**, исключая при этом необходимость применения виртуальных мер для демонстрации виртуальных достижений.

3.7 Принимая во внимание вышесказанное, представляется целесообразным предложить Совету ИКАО пересмотреть глобальные желательные цели, с тем чтобы они могли способствовать достижению главной цели – РЕАЛЬНОМУ снижению эмиссии CO₂ в секторе международной гражданской авиации, повышению безопасности полётов, а также «...установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами...». (Преамбула *Конвенции о международной гражданской авиации* – Doc 7300).

4 ПРИНЦИП “DE MINIMIS” КАК ФАКТОР СТАГНАЦИИ ДЛЯ РАЗВИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ

4.1 Если отбросить в сторону соображения об искажении рыночных отношений в связи с применением принципа “*de minimis*”, то, на первый взгляд, его применение может создать благоприятные конкурентные условия для авиакомпаний развивающихся государств.

4.2 «Жизненный цикл» современных воздушных судов составляет 20 – 40 лет. Очевидно, что авиакомпании развитых стран, обладающие сравнительно большими финансовыми ресурсами, в рамках своих обязательств по снижению эмиссии будут стремиться к ускоренному обновлению парка воздушных судов, внедрению новых технологий и процедур.

4.3 В тоже время устаревшие воздушные суда будут предлагаться авиакомпаниям развивающихся государств по сравнительно более низким ценам. Не составляет труда сделать вывод о том, что принцип “*de minimis*” будет стимулировать дальнейшее увеличение разрыва между уровнями научно-технического развития государств, имеющих различный экономический потенциал. Если добавить к этому отсутствие стимулирующих условий для принятия инновационных решений по развитию инфраструктуры авиационного сектора на уровне правительств, то очевиден вывод о том, что **принцип “*de minimis*” будет играть роль одного из факторов стагнации для большого числа развивающихся стран.**

4.4 Замедление же темпов технического развития в государствах также окажет негативное влияние на общий результат снижения эмиссии парниковых газов в долгосрочной перспективе.

5 ДОБРОВОЛЬНЫЕ ПЛАНЫ ГОСУДАРСТВ ПО СНИЖЕНИЮ ЭМИССИИ – КЛЮЧЕВОЙ ЭЛЕМЕНТ ДЛЯ УЧЁТА ОСОБЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ И СООТВЕТСТВУЮЩИХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ РАЗВИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ (SCRC)

5.1 Принцип «Общей, но дифференцированной ответственности» (CBDR), который в настоящее время постепенно замещается принципом «Учёта особых обстоятельств и соответствующих возможностей» (SCRC), для подавляющего числа развивающихся государств является бескомпромиссной отправной точкой в ходе дискуссий по вопросам применения РМ. При этом никто не отрицает тот факт, что **ответы на глобальные вызовы, такие как возможные катастрофические последствия изменения климата, требуют совместных скоординированных усилий всех государств.**

5.2 В тоже время экономический и научно-технический потенциал ряда государств не позволяет им вносить адекватный вклад в совместные усилия по преодолению последствий глобального потепления без целевой технической помощи со стороны других государств и международных организаций.

5.3 Не вызывает сомнений и тот факт, что национальные планы по сокращению эмиссии парниковых газов должны носить добровольный характер. Вместе с этим такие планы являются отражением политической воли и добрых намерений по снижению эмиссии правительств государств их представивших. При этом национальные планы могут ясно обозначать круг вопросов, решение которых требует соответствующей поддержки со стороны мирового сообщества. Отсутствие же информации о принятых в государствах решениях по программам снижения авиационной эмиссии закрывает любые возможности оказания такой технической помощи, которая в отдельных случаях может интерпретироваться как нарушение суверенных прав этих государств.

5.4 Принимая во внимание вышеизложенное, уместно сделать вывод о том, что добровольные планы государств по снижению эмиссии являются одним из ключевых элементов для учёта особых обстоятельств и соответствующих возможностей развивающихся государств при решении вопросов эмиссии в секторе международной гражданской авиации.

6 МЕРЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО СТИМУЛИРОВАНИЯ СНИЖЕНИЯ ЭМИССИИ И ВОЗМОЖНЫЕ ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОГРАММ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ РАЗВИВАЮЩИМСЯ ГОСУДАРСТВАМ

6.1 В ходе дискуссий по вопросам применения РМ всегда рассматривался элемент их стимулирующего воздействия на принятие решений, направленных на сокращение эмиссии. Однако, как это упоминалось ранее, РМ, в том виде, как это предлагается, оказывают негативное влияние на реальное сокращение эмиссии парниковых газов.

6.2 В то время как подавляющее число авиаперевозчиков, очевидно, мотивировано к снижению потребления топлива, стоимость которого занимает от 30 до 40 % в структуре эксплуатационных расходов, инфраструктурные решения и вопросы международной торговли в подавляющем числе случаев всецело зависят от политических решений правительств государств.

6.3 В этой связи было бы неуместно отказываться от стимулирующей роли мер экономического характера, которые могли бы содействовать принятию решений, направленных на реальное сокращение эмиссии CO₂, как на уровне авиаперевозчиков, так и на уровне государств их регистрации. Такое стимулирование отвечает главной цели – предотвращению катастрофических последствий изменения климата, а также целям повышения безопасности полётов и содействия устойчивому развитию воздушного транспорта. Другими словами, целесообразно рассмотреть вопрос о возможности замены концепции РМ концепцией, так называемых, «мер экономического стимулирования», в основе которой был бы заложен принцип поощрения за реальное сокращение удельного потребления топлива при выполнении авиационных перевозок.

6.4 В предыдущей главе был затронут вопрос оказания технической помощи развивающимся государствам в соответствии с принципом SCRS. Однако, вопрос о возможных источниках финансирования для оказания такой помощи до настоящего момента остаётся открытым. Очевидно, что бюджет регулярной программы ИКАО не может являться таким источником, а добровольные взносы государств в условиях экономического кризиса не позволяют осуществлять долгосрочное системное планирование для выполнения экологических программ ИКАО по оказанию помощи развивающимся государствам.

6.5 Таким образом, решение вопроса об устойчивых источниках финансирования программ технической помощи носит фундаментальный характер для осуществления совместных и скоординированных усилий всех государств, направленных на предотвращение катастрофических последствий изменения климата. В этой связи представляется уместным предложить Совету ИКАО рассмотреть вопрос о введении глобального топливного налога, средства от сбора которого направлялись бы государствами в Международный экологический фонд, функционирующий под контролем Совета ИКАО, в целях реализации экологических программ, утверждаемых Ассамблеей ИКАО.

6.6 Нет сомнений в том, что введение такой системы экономического стимулирования потребует тщательной юридической оценки и всесторонних консультаций с государствами-членами ИКАО. Однако, если, например, размер налога будет установлен на уровне 1 цент на каждую тону авиационного топлива, то в 2020 году в Международный экологический фонд ИКАО поступит приблизительно 200 миллионов долларов США, что эквивалентно двум годовым бюджетам ИКАО. Такой подход не нарушит сложившийся баланс экономических интересов в международном авиационном сообществе, не потребует создания дополнительных дорогостоящих бюрократических надстроек, как в государствах, так и на уровне ИКАО, а также позволит на практике реализовать принцип учёта SCRS для развивающихся государств.

7 «ЗЕЛЁНЫЙ КЛИМАТИЧЕСКИЙ ФОНД» РКИК ООН

7.1 В ходе обсуждения инициатив, предпринимаемых в рамках РКИК ООН, Совет ИКАО неоднократно высказывал озабоченность в отношении намерений использовать международную гражданскую авиацию в качестве источника поступлений для финансирования деятельности, связанной с изменением климата, в непропорциональных объёмах. Как ожидается, сектор международной гражданской авиации будет обязан ежегодно вносить 3 миллиарда долларов США в «Зелёный климатический фонд» РКИК ООН, созданный в 2010 году по решению 16-го Совещания Конференции сторон РКИК ООН.

7.2 В ходе телеконференции, состоявшейся в ИКАО в 2012 году, представители Подготовительного комитета «Зелёного климатического фонда» РКИК ООН затруднились дать

ясные ответы на вопросы членов Совета ИКАО в отношении программ, которые будут финансироваться за счёт средств, получаемых от сектора международной гражданской авиации.

7.3 В тоже время, следует отметить, что по данным Европейской экономической комиссии ООН (UNECE), Всемирного фонда дикой природы (WWF), и других организаций ежегодно во всём мире в результате пожаров уничтожается около трёх миллионов гектаров лесных угодий. При этом, снижается регенеративная функция лесов, выделяются миллионы киловатт тепловой энергии и до 700 миллионов тон CO₂, что оказывает существенное влияние на процессы изменения климата. Кроме этого, создаётся реальная угроза для жизни и здоровья людей в различных регионах мира.

7.4 В этой связи предлагается поручить Совету ИКАО (в качестве разумной альтернативы участию международной гражданской авиации в финансировании «Зелёного климатического фонда» РКИКООН) рассмотреть вопрос о возможности создания под эгидой ООН мобильных авиационных сил по борьбе с лесными пожарами (по аналогии с созданием Миротворческих сил ООН), что может рассматриваться как неоспоримый и существенный вклад международной гражданской авиации в предотвращение катастрофических последствий изменения климата.

8 ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ:

8.1 Ассамблее предлагается:

- a) *поручить* Совету ИКАО пересмотреть желательные глобальные цели ИКАО, с тем чтобы они могли способствовать достижению главной цели – реальному снижению эмиссии в секторе международной гражданской авиации, повышению безопасности полётов, устойчивому развитию сектора международной гражданской авиации, а также укреплению сотрудничества, дружбы и взаимопонимания между нациями и народами;
- b) *поручить* Совету ИКАО изучить возможность замены концепции РМ концепцией «мер экономического стимулирования» для достижения цели реального сокращения эмиссии CO₂ в секторе международной гражданской авиации, а также целям повышения безопасности полётов и содействия устойчивому развитию воздушного транспорта;
- c) *поручить* Совету ИКАО изучить возможность создания Международного климатического фонда ИКАО для целей долгосрочного системного планирования и финансирования экологических программ ИКАО по оказанию помощи развивающимся государствам и странам, осуществляющим процесс перехода к рыночной экономике, с учётом принципа SCRC, одновременно учитывая необходимость глобальной координации усилий всех государств перед лицом катастрофических последствий изменения климата;
- d) *поручить* Совету ИКАО изучить возможность создания под эгидой ООН мобильных авиационных сил по борьбе с лесными пожарами в качестве альтернативы участию сектора международной гражданской авиации в финансировании «Зелёного климатического фонда» РКИКООН;
- e) *призвать* государства-члены на добровольной основе направлять в ИКАО национальные планы по снижению эмиссии и рассматривать такие планы в качестве одного из ключевых элементов для учёта особых обстоятельств и соответствующих возможностей развивающихся государств (SCRS) при решении вопросов, связанных с предотвращением катастрофических последствий изменения климата;

- f) призвать государства-члены ИКАО отказаться от применения принципа “*de minimis*” как фактора, способствующего дальнейшему увеличению разрыва между уровнями научно-технического развития государств, имеющих различный экономический потенциал.

Приложение А**Совокупные потери сектора международной гражданской авиации в случае внедрения Глобальной схемы рыночных мер за период с 2020 до 2036 годы**

(Расчёты выполнены на основании данных, представленных в C-WP/13864)

Год	Объём эмиссии CO ₂ выше базового уровня 2020 года (тонны)	Цена углеродных единиц (доллары США за тонну эмиссии CO ₂)	Годовая стоимость эмиссионных «освобождений» (ЕА) (доллары США)	«Зелёный климатический фонд РКИКООН (GCF) (доллары США)	ЕА+GCF (доллары США)
2020	0	\$30	\$0,00	\$3 000 000 000,00	\$3 000 000 000,00
2021	23 166 667	\$31	\$718 166 667,70	\$3 000 000 000,00	\$3 718 166 667,70
2022	46 333 333	\$32	\$1 482 666 668,80	\$3 000 000 000,00	\$4 482 666 668,80
2023	69 500 000	\$33	\$2 293 500 003,30	\$3 000 000 000,00	\$5 293 500 003,30
2024	92 666 667	\$34	\$3 150 666 671,20	\$3 000 000 000,00	\$6 150 666 671,20
2025	115 833 334	\$35	\$4 054 166 672,50	\$3 000 000 000,00	\$7 054 166 672,50
2026	139 000 000	\$36	\$5 004 000 007,20	\$3 000 000 000,00	\$8 004 000 007,20
2027	171 500 000	\$37	\$6 345 500 007,40	\$3 000 000 000,00	\$9 345 500 007,40
2028	204 000 000	\$38	\$7 752 000 007,60	\$3 000 000 000,00	\$10 752 000 007,60
2029	236 500 000	\$39	\$9 223 500 007,80	\$3 000 000 000,00	\$12 223 500 007,80
2030	269 000 000	\$40	\$10 760 000 008,00	\$3 000 000 000,00	\$13 760 000 008,00
2031	301 500 000	\$41	\$12 361 500 008,20	\$3 000 000 000,00	\$15 361 500 008,20
2032	334 000 000	\$42	\$14 028 000 008,40	\$3 000 000 000,00	\$17 028 000 008,40
2033	366 500 000	\$43	\$15 759 500 008,60	\$3 000 000 000,00	\$18 759 500 008,60
2034	399 000 000	\$44	\$17 556 000 008,80	\$3 000 000 000,00	\$20 556 000 008,80
2035	431 500 000	\$45	\$19 417 500 009,00	\$3 000 000 000,00	\$22 417 500 009,00
2036	464 000 000	\$46	\$21 344 000 009,20	\$3 000 000 000,00	\$24 344 000 009,20
Совокупные потери за период 2020-2036 годов:			\$151 250 666 773,70	\$48 000 000 000,00	\$199 250 666 773,70

— КОНЕЦ —