



**АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ**

**ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**Пункт 22 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения**

**КОММЕНТАРИИ ПО ПОВОДУ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОСЛЕДСТВИЙ ВНЕДРЕНИЯ ГЛОБАЛЬНОГО МЕХАНИЗМА КОМПЕНСАЦИЙ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА**

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА))

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В последние годы во всем мире заметно возросло количество применяемых финансовых инструментов для борьбы с выбросами углекислого газа. Подобное распространение финансовых инструментов в авиации привело бы к созданию неприемлемого многообразия мер, применяемых в отношении эксплуатантов и правительств. В противовес этому ИАТА убеждена, что если глобальная схема компенсаций выбросов углерода, направленная на поддержание нейтрального уровня эмиссии углекислого газа с 2020 года, станет единственной общепринятой мерой для борьбы с выбросами CO<sub>2</sub> в международной авиации, затраты отрасли, оставаясь существенными, будут более управляемыми.

**Действия:** Ассамблее предлагается принять во внимание представленный в настоящем документе анализ при обсуждении последствий внедрения глобального механизма компенсаций выбросов углерода.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью E "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительных ресурсов не требуется
<i>Справочный материал</i>	

<sup>1</sup> Тексты на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены ИАТА.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В 2009 году авиационная отрасль определила три глобальных цели, направленные на уменьшение ее негативного влияния на климат: краткосрочная цель по улучшению эффективности на 1,5 % в год; среднесрочная цель по стабилизации нетто-эмиссии CO<sub>2</sub> с 2020 года путем достижения нейтрального уровня выброса углерода; и долгосрочная цель снизить вдвое авиационную эмиссию CO<sub>2</sub> к 2050 году по сравнению с уровнем 2005 года.

1.2 Внедрение глобальной схемы компенсаций играет фундаментальную роль в достижении второй цели из перечисленных выше.

1.3 Предполагается, что глобальная схема компенсаций для международной авиации будет дополнительной и временной мерой заполнения пробелов регулирования выбросов в дополнение к комплексу мер, доступных отрасли. Схема не заменит усилия по реализации мер по улучшению топливной эффективности за счет внедрения новых технологий и мер по усовершенствованию эксплуатации и инфраструктуры. Также схема не должна делать вопрос эффективности топлива менее приоритетным для эксплуатантов.

1.4 Понятно, что есть вопросы относительно финансовых последствий данного предложения для экономики в целом и потенциального эффекта, который оно может оказать на работу авиационной отрасли. Доскональный анализ, проведенный Комитетом ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) и отраслью, показал, что единая глобальная схема компенсаций выброса углерода, созданная с учетом расчетных параметров, станет экономичным решением для создания в отрасли рыночной меры, направленной на поддержку нейтрального уровня выбросов с 2020 года и имеющей незначительный эффект на экономику в целом.

1.5 С другой стороны, отсутствие такого механизма, принятого на глобальном уровне, приведет к дорогостоящему и сложному многообразию национальных и региональных мер регулирования. Это будет иметь гораздо более существенный эффект на развитие экономики, чем глобальный механизм компенсаций, негативно влияя на объемы перевозок, торговли и туризма.

## 2. РИСК СОЗДАНИЯ МНОГООБРАЗИЯ МЕР

2.1 Безопасное, упорядоченное и эффективное функционирование авиатранспортной системы, существующее сегодня, основывается на высокой степени однородности норм регулирования, стандартов и процедур. Применение односторонних мер, в частности экономических, подрывает этот фундамент. Требуется уделить внимание этому вопросу, чтобы избежать дублирования существующих мер или их наслоения внутри государства или группы государств.

2.2 В последние годы наблюдалось заметное увеличение количества применяемых во всем мире финансовых инструментов для борьбы с выбросами углерода, таких как налоги на выброс CO<sub>2</sub> или схемы торговли квотами на выбросы. Подобное распространение финансовых инструментов в авиации привело бы к созданию неприемлемого многообразия мер, применяемых в отношении эксплуатантов и правительств. Действительно, есть веские указания на то, что ряд государств по всему миру рассматривал принятие экономических мер в этой сфере, а Всемирный валютный фонд особо призывал к введению налога на выброс CO<sub>2</sub> для авиации и грузоперевозок.

2.3 С нашей точки зрения существует значительный риск того, что лица, ответственные за разработку политики, используют отсутствие согласия внутри ИКАО в качестве оправдания для введения односторонних мер. Подобным образом, схема, разработанная под эгидой ИКАО, которая будет внедряться не на обязательной, а на добровольной основе, приведет к такому же результату.

2.4 Именно на этом основании ИАТА поддерживает предложение по внедрению глобальной схемы компенсаций в качестве единой обязательной рыночной меры по борьбе с авиационной эмиссией CO<sub>2</sub>. Это устранил потребность применять существующие и новые экономические меры в отношении выбросов, вызванных деятельностью международной авиации, на региональном и национальном уровне.

2.5 Мы верим в то, что если глобальная схема компенсаций выбросов углерода, направленная на поддержание нейтрального уровня выбросов углерода с 2020 года, станет единственной общепринятой мерой для борьбы с выбросами CO<sub>2</sub> в международной авиации, затраты отрасли, оставаясь существенными, будут более управляемыми.

### 3. ОЦЕНКА ЗАТРАТ

3.1 На отраслевом уровне в соответствии с анализом<sup>2</sup> САЕР, введение глобальной обязательной схемы компенсаций, направленной на поддержку нейтрального уровня выбросов углерода с 2020 года, в целом обойдется в сумму от 2,2 до 6,2 млрд долл. США в 2025 году. Эта сумма увеличится до уровня от 8,9 до 23,9 млрд долл. США в 2035 году. Это означает, что эксплуатанты смогут добиться цели по достижению нейтрального уровня выброса углерода с 2020 года, выплачивая в среднем от 2,66 до 18,82 доллара США за тонну выбросов CO<sub>2</sub> в зависимости от условий и года расчета.

Таблица 1: Ожидаемые затраты на отраслевом уровне<sup>3</sup>

Ожидаемые общие затраты отрасли	2025		2030		2035	
	Заниженная оценка	Завышенная оценка	Заниженная оценка	Завышенная оценка	Заниженная оценка	Завышенная оценка
CO <sub>2</sub> от международной авиации	828 млн. тонн CO <sub>2</sub>	879 млн. тонн CO <sub>2</sub>	945 млн. тонн CO <sub>2</sub>	1,048 млн. тонн CO <sub>2</sub>	1,101 млн. тонн CO <sub>2</sub>	1,270 млн. тонн CO <sub>2</sub>
CO <sub>2</sub> подлежащий компенсации	142 млн. тонн CO <sub>2</sub>	174 млн. тонн CO <sub>2</sub>	288 млн. тонн CO <sub>2</sub>	376 млн. тонн CO <sub>2</sub>	443 млн. тонн CO <sub>2</sub>	596 млн. тонн CO <sub>2</sub>

<sup>2</sup> См. EAG/15, 20-21 января 2016 года – Презентация САЕР результатов технического анализа, стр. 3-5.

<sup>3</sup> Заниженная оценка основана на «оптимистическом» для CO<sub>2</sub> сценарии САЕР и прогнозе низкой стоимости выброса IEA. Завышенная оценка основана на «менее оптимистическом» для CO<sub>2</sub> сценарии САЕР и прогнозе высокой стоимости выброса IEA.

Ожидаемые общие затраты отрасли	2025		2030		2035	
	Заниженная оценка	Завышенная оценка	Заниженная оценка	Завышенная оценка	Заниженная оценка	Завышенная оценка
Общая сумма компенсаций	2,2 млрд долл.	6,2 млрд долл.	4,3 млрд долл.	12,4 млрд долл.	8,9 млрд долл.	23,9 млрд долл.

3.2 Хотя увеличение расходов нельзя назвать незначительным, гармонизированная глобальная система была бы более экономичным решением для авиаиндустрии по сравнению с увеличением расходов, действующих в рамках национальных или региональных схем, которые могут создавать различные требования по их соблюдению и риск рыночных деформаций. Это еще раз подчеркивает необходимость внедрения глобальной схемы компенсаций вместо национальных и региональных мер.

3.3 Чтобы проиллюстрировать масштабы влияния предложенного глобального механизма компенсаций на уровне конкретных рейсов, ниже мы указали ряд ожидаемых в 2030 году затрат на один рейс на примерах конкретных маршрутов. В целях сравнения стоимость топлива для тех же маршрутов указана с учетом повышения цены на 10 долларов США за баррель. Примеры приведены исключительно в демонстрационных целях, и, естественно, каждый эксплуатант вправе самостоятельно решать будет ли он возлагать данные расходы на своих пассажиров и грузоотправителей. При расчете ожидаемых расходов также не учитывалось какое-либо потенциальное поэтапное внедрение схемы.

Таблица 2: Ожидаемые расходы для показательных рейсов

Расходы GMBM на рейс в 2030 году	100% отраслевой Заниженная оценка	100% отраслевой Завышенная оценка	Стоимость топлива (473 долл. за тонну)	Повышение цены на 10 долл. за баррель
<b>Касабланка – Мадрид</b> Boeing 737-800 469 м. миль, 3,5 тонны топлива	51 долл.	131 долл.	1 656 долл.	278 долл.
<b>Франкфурт – Аддис-Абеба</b> Boeing 787-800 2883 м. мили, 40 тонн топлива	578 долл.	1 497 долл.	18 920 долл.	3 172 долл.

<b>Расходы GMBM на рейс в 2030 году</b>	<b>100% отраслевой</b> Заниженная оценка	<b>100% отраслевой</b> Завышенная оценка	<b>Стоимость топлива</b> (473 долл. за тонну)	<b>Повышение цены на 10 долл. за баррель</b>
<b>Мехико – Буэнос Айрес</b> Airbus A350-900 3984 м. мили, 63 тонны топлива	910 долл.	2 357 долл.	29 799 долл.	4 996 долл.
<b>Дубай – Сидней</b> Airbus A380-800 6500 м. миль, 176 тонн топлива	2 542 долл.	6 585 долл.	83 248 долл.	13 957 долл.

#### 4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

4.1 Ассамблее предлагается принять во внимание представленный в настоящем документе анализ при обсуждении последствий внедрения глобального механизма компенсаций выбросов углерода.

— КОНЕЦ —