



**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 мнения и анализ, представленные в настоящем документе.

<i>Стратегические цели:</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью E " <i>Охрана окружающей среды</i> "
<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 наложения 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 Международный 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 устранит 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 млрд до 6,2 млрд долл. США в 2025 году. Эта сумма увеличится до уровня от 8,9 млрд 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 долл. 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>
Общая сумма компенсаций	\$2.2 млрд.	\$6.2 млрд.	\$4.3 млрд.	\$12.4 млрд.	\$8.9 млрд.	\$23.9 млрд.

<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.

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*

<b>Расходы GMBM на рейс в 2030 году</b>	<b>100 % отраслевой Заниженная оценка</b>	<b>100 % отраслевой Завышенная оценка</b>	<b>Стоимость топлива (\$473 за тонну)</b>	<b>Повышение цены на \$10 за баррель</b>
<b>Касабланка – Мадрид</b> Boeing 737-800 469 морских миль, 3,5 тонны топлива	\$51	\$131	\$1,656	\$278
<b>Франкфурт – Аддис-Абеба</b> Boeing 787-800 2883 морские мили, 40 тонн топлива	\$578	\$1,497	\$18,920	\$3,172
<b>Мехико – Буэнос Айрес</b> Airbus A350-900 3984 морские мили, 63 тонны топлива	\$910	\$2,357	\$29,799	\$4,996
<b>Дубай – Сидней</b> Airbus A380-800 6500 морских миль, 176 тонн топлива	\$2,542	\$6,585	\$83,248	\$13,957

#### 4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

4.1 Ассамблее предлагается принять во внимание мнения и анализ, представленные в настоящем документе.