КАК СОКРАТИТЬ ВЫБРОСЫ ОТ АВИАЦИИ?

На прошедших в Бонне (6-17 июня 2011) международных климатических переговорах Евросоюз представил инициативу по бункерному авиационному топливу для гражданской авиации.
*http://rusecounion.ru/klimat_3061***На прошедших в Бонне (6-17 июня 2011) международных климатических переговорах Евросоюз представил инициативу по бункерному авиационному топливу для гражданской авиации.**

Авиация давно стала объектом особого внимания экологов. Самолеты — один из крупнейших источников антропогенных углекислого газа. Их вклад в выбросы парниковых газов составляет более 20 процентов, больше только у энергетики. С 1960 года воздушные пассажирские перевозки увеличиваются каждый год примерно на 9 процентов, грузовые на 11, воздушная почта на 7 процентов.
Считается, что влияние этого вида загрязнений больше, потому что они производятся в верхних слоях атмосферы, а не на уровне земли. Реактивный самолет выбрасывает не только углекислый газ, но и пар, оксиды азота, сажу, сульфат.
Согласно прогнозу Межгосударственного экспертного совета ООН по вопросам изменения климата, доля воздушного транспорта в общем объеме увеличится к 2050 году с трех до пяти процентов. При этом у около трехсот существующих ныне авиакомпаний до недавнего времени не было каких-то кардинальных идей, которые можно было бы противопоставить увеличению загрязнений. По мнению экспертов, только лишь наличие единого европейского воздушного пространства способно сократить ежегодный объем выбросов CO2 в атмосферу на 10 млн тонн.
Схема расчета карбоновых платежей, представленная Евросоюзом, не очень проста. «Платят не страны, а авиакомпании. Платежи должны осуществляться в виде покупки и последующего зачета разрешений на выбросы (квот) в Европейской торговой системе (ETS) в объеме фактических прямых выбросов CO2 от сжигания в полете топлива. Компании могут покупать нужное количество квот в ETS. В относительно небольших количествах они могут использовать единицы, генерируемые проектами механизма чистого развития или совместного осуществления. Чтобы не допустить резкого «взрыва» платежей существует схема бесплатной выдачи авиакомпаниям специальных авиационных единиц».

Отправной точкой расчетов является базовая линия Европейского Союза по выбросам от авиационного транспорта — среднее за 2004-2006 гг., то есть 220 млн. тонн CO2 в год. 85 процентов авиационных единиц распределяется среди компаний пропорционально их объему перевозок на территории Евросоюза. При расчетах оценивается, сколько и на какое расстояние перевезено грузов, пассажиров и багажа.



По мнению авторов инициативы, введение карбоновых платежей на территории Евросоюза приведет к прогрессу по транспортным вопросам и на международном уровне. Представители Европейского Союза не намерены сидеть, сложа руки, в ожидании — они озвучили намерения о введении платежей и в гражданском судоходстве, в случае, если на международном уровне не будет продвижения по морскому бункерному топливу.

Итак, у крупнейшего источника выбросов появляются серьезные мотивы для снижения выбросов. Правда, возникает вопрос — куда пойдут полученные средства? Пока прозрачных схем траты карбоновых денег нет, остаются сомнения в том, что деньги пойдут именно на борьбу с изменением климата, а не на какие-то другие цели.

Нургуль ЭСЕНАМОВА, «ИНФОрмационная сеть по Изменению Климата — ИНФОИК ОЭФ «Юнисон»

Более подробно читайте: http://rusecounion.ru/klimat_3061

Фото — из Интернета. А \»Воздушный змей\» — кисти Лайло Салимджановой.

Добро пожаловать на канал SREDA.UZ в Telegram

05.07.2011