

С начала этого года судоходные компании обязаны покупать квоты на выбросы CO₂ при заходе судов валовой вместимостью более 5 тыс. тонн в порты ЕС. Система вводится поэтапно: в 2024 году операторы должны оплачивать 40% выбросов, в 2025 – 70%, и с 2026 – 100%. Также с начала 2026 года к квотам на выбросы углекислого газа добавятся квоты на выбросы окиси азота (NO_x) и метана. Квоты должны покрывать выбросы на маршрутах внутри ЕС на 100%, на рейсах, начинающихся или заканчивающихся за пределами ЕС, – на 50%. Квоты на выбросы торгуются на бирже, и потому не являются фиксированной величиной. Для расчетов эксперты страховой компании NorthStandard рассмотрели пример контейнеровоза вместимостью 20 тыс. TEU, совершающего рейс из Джебель Али в Роттердам по маршруту через Суэцкий канал. Рейс по маршруту протяженностью 6,33 тыс. морских миль со скоростью 16 узлов занимает 16,5 суток со средним потреблением топлива около 100 тонн в сутки. Для расчета выбросов используется коэффициент 3,114, таким образом, выбросы на рейсе составляют 311 тонн CO₂ в сутки, и 5,14 тыс. тонн за 16,5 суток расчетной полной продолжительности рейса. Для расчетов эксперты приняли условную среднюю стоимость квот в 100 долларов за тонну выбросов. С учетом того, что в 2024 году операторы должны покупать квоты только для 40% выхлопов, совокупные расходы на такой индикативный рейс, по оценкам NorthStandard, увеличиваются на 10% до 1,092 млн долларов США, по сравнению с 999 тыс. долларов до появления у судоходных компаний обязательств по покупке европейских квот на выбросы. При оплате 70% выбросов в 2025 году разница составит уже 18,2%, при выходе на 100% с 2026 – 26% и больше.

Подробнее: <https://www.infranews.ru/logistika/64535-eksperty-poschitali-tsenu-evropejskih-kvot-na-vybrosy-dlya-sudohodnoj-industrii/>