

УДК 656.7.022.1

ББК 39

C506

Ю. В. Смирнова

Москва, Россия

РОЯЛТИ – КАК МЕХАНИЗМ РЕГУЛИРОВАНИЯ ПЛАТЕЖЕЙ ЗА ВЫБРОСЫ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ

В статье представлены материалы по механизмам торговли квотами парниковыми газами, а также изучаются меры, которые вводит Европейский союз для получения денежных средств за пролёты над своей территорией и по сокращению выбросов парниковых газов от двигателей воздушных судов. Представлены мероприятия, которым следует Россия для получения роялти, и показаны действия Евросоюза, направленные для отмены выплат в дальнейшем за пролёты над транссибирской магистралью.

Ключевые слова: роялти, парниковые газы, квоты, транссибирская магистраль, воздушное судно.

UDC 656.7.022.1

ВБК 39

Ju. V. Smirnova

Moscow, Russia

ROYALTY AS AN ADJUSTMENT MECHANISM FOR EMISSION PAYMENTS

The article presents the information about emission trading mechanisms and examines the measures adopted by the European Union to receive money for flights over its territory and to reduce aircraft engine exhaust emissions. The article presents

activities undertaken by Russia to receive royalty and actions of the European Union to cancel the payments for flights over the Trans-Siberian railway in the future.

Key words: royalty; greenhouse gases; quotas; the Trans-Siberian railway; aircraft.

В реалиях европейской интеграции многие перевозчики уже потеряли «национальный» характер и, следовательно, не отвечают букве международных правовых соглашений с Россией. Наша страна согласилась привести эти документы в соответствие с новой реальностью, заменив формулировку «национальный резидент» на «резидент Европейского союза (ЕС)». Незадолго до саммита такое изменение было внесено в соглашение с Финляндией. В ближайшие месяцы по этому образцу будут модифицированы все соглашения о воздушном сообщении с 26 странами Европейского союза (ЕС).

Зато по остальным спорным темам стороны прочно стоят на своих непримиримых позициях. Непримируемость диктуется тем, что темы прямо затрагивают интересы коммерческих авиаперевозчиков. Европейские авиакомпании вносят за пролет транссибирским маршрутом по 300 млн евро ежегодно, из которых 10 % достается «Аэрофлоту», говорится в докладе главы Ассоциации европейских авиакомпаний и исполнительного директора «Virgin Airways». Из того же доклада следует, что «Авиакомпания фактически субсидируют своего российского конкурента и требуют покончить с этим платежом».

Директор авиакомпании «Аэрофлот» считает, что тема с оплатой пролёта транссибирским маршрутом – исчерпана. Тогда как тема европейских квот на выбросы, по его мнению, «очень деликатна». Один «Аэрофлот» до 2025 года вынужден будет заплатить в рамках этой системы 800 млн евро.

Позиции и приоритеты международных отраслевых организаций также резко расходятся в зависимости от того, где они базируются: в ЕС или за его пределами.

Решение проблемы торговли квотами парниковых газов в рамках авиационной отрасли не предвидится. Авиация – только часть общей программы по

ограничению выбросов. Директива Европейского союза о торговле квотами для авиации – документ о защите окружающей среды, а не транспортная директива.

В односторонних шагах навстречу европейским нормам российские власти гораздо свободнее и могут принимать оперативные решения без согласования с партнерами. В данный период времени к полетам за границу допущены только отечественные авиакомпании, прошедшие проверку по программе обеспечения безопасности IOSA. IOSA представляет собой популярную и авторитетную в мире систему тестирования, разработанную IATA. По условиям программы, авиакомпании подвергаются проверке добровольно.

В дальнейших планах российских властей – сделать эту проверку принудительной.

Авиакомпания «Аэрофлот» является правопреемником по получению роялти за пролет иностранных авиакомпаний над территорией России, в частности, по Транссибирскому воздушному коридору. До настоящего момента 80 % от этой суммы передавалось государству в лице Росавиации. После того как Аэрофлот был лишен эксклюзивных, а, правильнее было бы сказать, монопольных прав на ряд сверхприбыльных европейских маршрутов, авиакомпания решила существенно сократить и выплаты роялти в пользу государства. Права были переданы другой российской авиакомпании, находящейся не в государственной, а в частной собственности – «Трансаэро». Аэрофлот считает, что теперь и эта авиакомпания должна увеличить выплату роялти. Свою же долю выплат Аэрофлот собирается снизить до 30 %.

С одной стороны, Аэрофлот получает роялти от иностранных компаний, потому что у него есть подписанные договоры, и он является официальным правопреемником от российской стороны. С другой, Аэрофлот, хоть и государственная компания, но не должна принимать самостоятельно подобные решения. Воздушные коридоры над территорией России – это не собственность Аэрофлота. Платить или не платить роялти равносильно решению платить или не платить налоги, а последнее, как известно, является преступлением.

Если внимательно разобраться в самом понятии «роялти», то выясняется, что на самом деле речь идет не о плате за что-либо, а о так называемых пульных соглашениях, которые широко распространены в международной практике. Суть их в том, что участники пула, летающие по одним и тем же маршрутам, объединяют всю прибыль в один фонд, из которого она затем поровну распределяется между всеми партнерами. То есть, если, к примеру, авиакомпания А заработала за год 10 млн долларов, а авиакомпания В – только 5 млн долларов, то из общей прибыли в 15 млн долларов каждой авиакомпании причитается по 7,5 млн долларов. Иными словами, авиакомпания А из заработанных 10 млн отдаст авиакомпании В 2,5 млн долларов [Портал бизнес-авиации. Мониторинг прессы. URL: <http://jets.ru/monitoring/2014/04/02/roalti>].

Именно такие соглашения заключены сегодня между российскими и зарубежными авиакомпаниями, летающими по транссибирским маршрутам. Если рыночная конъюнктура сложится так, что завтра российские авиаперевозчики заработают на этих направлениях больше своих западных коллег, то уже им придется платить иностранцам разницу в доходах, которую часто называют «пролетными» или роялти. Статья 15 Чикагской конвенции 1944 года, на которую ссылаются западные эксперты, гласит, что пролет над территорией государства не может быть платным. Но никаких положений этой конвенции существующие пульные соглашения России с Западом не нарушают уже потому, что как раз платы за сам пролет они не касаются [Портал бизнес-авиации. Мониторинг прессы. URL: <http://jets.ru/monitoring/2014/04/02/roalti>].

Отмена данной категории платежей означает денонсацию пульных соглашений, что вовсе не в интересах зарубежных перевозчиков. «Сами авиакомпании вполне довольны, потому что, пролетая над Россией, они значительно сокращают дистанцию маршрутов и экономят деньги, значительно большие, чем те, что они выплачивают РФ в виде роялти. Так что авиакомпании занимают нейтральную позицию. Другое дело, что вопрос роялти используют европейские чиновники для оказания давления на Россию.

Хорошим примером здесь стала Швейцария. Эта страна, хотя формально и не является членом ЕС, стала первой, которой было предложено исключить из двусторонних отношений «компенсационные платежи». Однако в результате переговоров швейцарская сторона раздумала подписывать такое соглашение: после того, как подсчитала, что в результате отмены роялти, ее авиакомпания «Swiss», сэкономив незначительную сумму на платежах, может оказаться в гораздо более конкурентной ситуации.

Согласно семи, так называемым, «свободам воздуха», используемым в международной практике регулирования воздушных сообщений, авиакомпании, в частности, имеют право пролетать над территориями своих и иных государств или садиться на их территории с некоммерческими целями, бесплатно (первая и вторая свободы). На деле, однако, это право предоставляется в обмен на те или иные выгоды, зачастую только условные неденежные.

К примеру, страны (имеющие протяженную территорию), к которым, помимо России, относятся Китай, Канада и Бразилия, как правило, в обмен на пролет над своей территорией требуют предоставления экономических выгод для своих авиапредприятий: возможность увеличить частоту авиаперевозок; количество пунктов, куда авиапредприятие может выполнять перевозки и т. п.

В ЕС государства имеют гораздо менее протяженные территории, поэтому подобные требования с их стороны можно при необходимости легко обойти путем изменения трассы. Однако и здесь было определено, как получить деньги из воздуха. Евросоюз создал систему торговли квотами на парниковые газы (ETS). Согласно принятому закону, авиакомпании, использующие воздушное пространство Европы, обязаны платить налог на выбросы углекислого газа в атмосферу, так как выбросы способствуют изменению климата. В Европе заработала новая система ETS, согласно которой авиаперевозчики должны приобретать квоты на эмиссию по следующему расчету: 85 % от объема перевозок компании предоставляются бесплатно, а остальные 15 % оплачиваются. Превышение бесплатных квот, без покупки дополнительных, будет стоить 100 евро за каждую тонну углекислого газа и караться вплоть до запрета полетов над Ев-

ропой [«Expert Online». Экономика. URL:<http://expert.ru/2014/03/31/royalti---normalnyij-instrument-oplatyi-infrastrukturyi/?ny>].

Авиакомпании других стран подсчитали, что счет идет на миллиарды, а для компенсации затрат придется поднимать цену авиабилетов на сумму от 5 до 40 евро. И это только начало ожидающих их проблем, потому что, согласно принятому закону, объем бесплатных выбросов будет постепенно сокращаться. Ряд стран обвинил Евросоюз в намерении ввести квоты на выбросы парниковых газов, чтобы обеспечить европейским авиаперевозчикам более комфортные конкурентные условия. В ответ Россия, США и Китай даже стали рассматривать возможность запрета своим авиакомпаниям совершать подобные платежи, однако позиция ЕС осталась неизменной [«Expert Online». Экономика. URL: <http://expert.ru/2014/03/31/royalti---normalnyij-instrument-oplatyi-infrastrukturyi/>].

Именно решение ЕС сохранить систему торговли квотами на парниковые газы для воздушных судов стало одной из причин решения России не отменять роялти за транссибирские перелеты.

Итак, речь идет вовсе не о «поборах» России за право пролёта по транссибирскому маршруту, который, отметим, значительно сокращает длину маршрутов из Европы в Азию, чем приносит авиакомпаниям ощутимую выгоду. Речь идет о международной конкуренции на рынке авиаперевозок, где каждое из государств стремится отстаивать собственные интересы, что вполне естественно. Соответственно, и решения здесь должны приниматься комплексно, в контексте общей либерализации регулирования воздушных сообщений. О чём, собственно, и сказал российский замминистра транспорта.

Библиографический список

1. Портал бизнес-авиации. Мониторинг прессы [Электронный ресурс] / Роялти – нормальный инструмент оплаты инфраструктуры. – URL: <http://jets.ru/monitoring/2014/04/02/roalti> (дата обращения 20. 01. 2015). – Загл. с экрана.
2. «Expert Online». Экономика [Электронный ресурс] / Роялти – нормальный инструмент оплаты инфраструктуры. – URL: <http://expert.ru/2014/03/31/royalti---normalnyij-instrument-oplatyi-infrastrukturyi/> (дата обращения 20. 01. 2015). – Загл. с экран