



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СОВЕЩАНИЕ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО ВОПРОСУ ОСУЩЕСТВИМОСТИ ДОЛГОСРОЧНОЙ ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ СОКРАЩЕНИЯ ЭМИССИИ CO₂ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (HLM-LTAG)

Монреаль, 19–22 июля 2022 года

- Пункт 2 повестки дня. Средства достижения долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации.
- Пункт 4 повестки дня. Выводы и рекомендации совещания.

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПЛАНЫ ДЕЙСТВИЙ И ДОРОЖНЫЕ КАРТЫ (КЛЮЧЕВОЙ КОМПОНЕНТ 4)

(Представлено Секретариатом ИКАО)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе описывается роль планов действий государств по снижению эмиссии CO₂ для международной авиации и дорожные карты их реализации и участия государств в усилиях по достижению LTAG, а также проекты по снижению эмиссии и партнерские отношения с государствами и другими международными организациями с опорой на имеющийся опыт реализации инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"*.

Предлагаемые совещанию действия приводятся в п. 5.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В соответствии с резолюцией A40-18 Ассамблеи (см. HLM-LTAG-IP/1), глобальные желательные цели ИКАО определяют коллективные цели сектора международной авиации, не накладывая конкретных обязательств в форме целей по снижению эмиссии на отдельные государства. Государства-члены могут внести свой вклад в дело достижения коллективных целей путем планирования и принятия различных мер снижения эмиссии CO₂ международной авиации.

1.2 В этой связи в пп. 10–13 резолюции A40-18 Ассамблеи содержится призыв к государствам-членам представлять добровольные планы действий с кратким изложением соответствующей политики и мер, и при этом данные планы действий должны включать информацию о корзине мер, рассматриваемых государством, количественную информацию относительно ожидаемых экологических выгод от выбранных мер, а также информацию о любых конкретных потребностях в оказании помощи.

2. НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПЛАНЫ ДЕЙСТВИЙ И ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ¹

2.1 В ответ на предложение Ассамблеи в резолюции А40-18 ИКАО продолжает работать вместе с государствами-членами в целях поддержки разработки и обновления их планов действий по снижению эмиссии CO₂ международной авиации. Данная инициатива стала ключевым элементом стратегии Организации по наращиванию потенциала и оказанию помощи своим государствам-членам с внедрением широкого спектра мер смягчения последствий эмиссии CO₂, выбранных из корзины мер ИКАО.

2.2 По состоянию на 31 мая 2022 года 129 государств-членов, на которые приходится 98,08 % глобального показателя коммерческих тонно-километров (КТК), добровольно представили ИКАО свои планы действий, как показано на рис. 1 ниже. В совокупности 52 государства представили свои планы действий ИКАО хотя бы один раз, а 77 государств представили обновленные планы действий. В 2022 году 8 государств представили свои первоначальные планы действий, что составляет самый высокий показатель с 2016 года и явно свидетельствует об активном участии государств-членов в инициативе по представлению планов действий.

2.3 В добавлении к настоящему документу приводится более подробная информация о статусе выполнения национальных планов действий в разбивке по регионам ИКАО.



Рис. 1. Карта планов действий государств, направленных в ИКАО (выделено зеленым)

2.4 ИКАО провела количественную оценку содержания 129 представленных планов действий государств, которая показала следующую картину:

- 100 государств, на которые приходится 68,31 % глобального КТК, подкрепили свои планы действий количественными показателями базового и ожидаемого уровней эмиссии;
- 13 государств, на которые приходится 12,31 % глобального КТК, частично подкрепили свои планы действий количественной информацией;

¹ Сайт ИКАО по планам действий государств: https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ClimateChange_ActionPlan.aspx

— 16 государств, на которые приходится 17,46 % глобального КТК, не подкрепили или недостаточно подкрепили свои планы действий данными, позволяющими провести количественную оценку.

2.5 В приведенной ниже таблице 1 сравнивается количество государств, представивших планы действий, подкрепленные, частично подкрепленные данными и не подкрепленные данными, в соответствии с оценками, проведенными в 2018 и 2022 годах соответственно. Результаты оценки показывают, что число государств-членов, которые включают в свои планы действий данные количественной оценки выгоды от снижения эмиссии CO₂ в результате выбранных мер по смягчению последствий, резко возросло. Эти результаты свидетельствуют о высоком интересе и активном участии государств-членов в данной инициативе, а также о положительном эффекте помощи ИКАО и мероприятий по наращиванию потенциала.

Таблица 1. Подкрепленные количественной информацией планы действий (кол-во государств)

Подкрепленные количественной информацией планы действий государств	По состоянию на ноябрь 2018 года (кол-во государств)	По состоянию на 31 мая 2022 года (кол-во государств)
Приведены данные	46	100
Приведены неполные данные	7	13
Данные отсутствуют	58	16

2.6 В таблице 2 приводятся данные по государствам, которые выбрали различные категории мер по снижению выбросов CO₂ в планах действий. В дополнение к приведенной ниже таблице, в 46 из 129 планов действий государств описываются меры поддержки более экологичной энергетики.

Таблица 2. Меры снижения выбросов CO₂ (в разбивке по количеству государств)

Меры смягчения последствий	По состоянию на 31 мая 2022 года (выбраны следующим количеством государств)
Технологические	99
Операционные	129
Устойчиво производимое авиационное топливо	70

2.7 Помимо того, что планы действий государств по-прежнему являются ценным инструментом, при помощи которых государства могут сообщать о своих планах действий по борьбе с изменением климата применительно к международной авиации, для ИКАО они являются еще и важным средством мониторинга работы по достижению коллективных глобальных желательных целей государствами-членами (см. HLM-LTAG-WP/8). Поскольку ИКАО изучает осуществимость LTAG начиная с 40-й сессии Ассамблеи, несколько государств на сегодняшний день уже разрабатывают более конкретные и долгосрочные стратегии и планы снижения эмиссии CO₂ для международной авиации с использованием инновационных технологий, полетов и устойчиво производимого авиационного топлива.

2.8 Ассамблея призвала государства, которые уже представили свои планы действий, обмениваться информацией, содержащейся в планах действий, и налаживать партнерские отношения с другими государствами, чтобы поддержать те государства, которые еще не подготовили планы действий. В связи с этим ИКАО содействует установлению дружеских партнерских отношений между государствами, в том числе путем разработки проекта соглашения о сотрудничестве, направленного на создание типового механизма, с помощью которого одни государства смогут оказывать помощь другим. На сегодняшний день в рамках Программы товарищеского партнерства ИКАО по оказанию помощи в разработке планов действий государств было создано девять партнерств.

2.9 С целью облегчить добровольное участие государств в деятельности по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации и, таким образом, содействовать достижению коллективных глобальных целей ИКАО, будущие обновления национальных планов действий должны быть сосредоточены на новейших доступных инновационных решениях, а также должны позволить государствам полностью задействовать потенциальные источники финансирования. При поддержке государств Секретариат намерен обновить документ ИКАО *Doc 9988 "Инструктивный материал по разработке национальных планов действий по уменьшению эмиссии CO₂"*, с тем чтобы помочь сделать национальные планы действий более надежными, лучше подкрепленными количественными показателями и более прогрессивными инструментами, а также сделать их реальным инструментом содействия "зеленому" финансированию благодаря полностью просчитанным количественно экологическим преимуществам от реализации планов действий.

3. ПРОЕКТ ИКАО-ЕВРОСОЮЗ ПО ОКАЗАНИЮ ПОМОЩИ²

3.1 Проект ИКАО и Европейского союза (ЕС) по оказанию помощи стал успешной экологической инициативой, финансируемой ЕС и реализуемой ИКАО с 2014 по 2019 год, в рамках которого 14 государствам-получателям помощи в Африке и Карибском бассейне была оказана поддержка с разработкой и реализацией национальных планов действий, а также с созданием систем мониторинга эмиссии CO₂ для международной авиации.

3.2 Все государства-получатели помощи разработали и представили полностью подкрепленные количественной информацией планы действий, а также создали национальные группы, ответственные за выполнение планов действий и курирующие их выполнение, с участием соответствующих заинтересованных сторон. В каждом государстве была создана авиационная экологическая система (AES), призванная осуществлять мониторинг эмиссии CO₂ международной авиации, а также реализованы пилотные проекты по использованию солнечной энергии в зонах выходов на посадку в аэропортах и подготовлены технико-экономические обоснования создания устойчиво производимого авиационного топлива (SAF).

² Проект ИКАО-ЕС по оказанию помощи: <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/Assistance.aspx>

3.3 На основе успешного партнерства было начато осуществление этапа II проекта ИКАО–ЕС, рассчитанного на период реализации с 2020 по 2023 год, и призванного поддержать разработку национальных планов действий в десяти африканских государствах. В рамках этапа II данного проекта к июню 2022 года уже были разработаны все планы действий и проведен ряд мероприятий, например информационная сессия с участием генеральных директоров гражданской авиации государств-получателей помощи и семинар по инновациям, посвященный разработке и внедрению устойчиво производимого авиационного топлива (SAF).

4. ПРОЕКТ ИКАО-ПРООН ПО ОКАЗАНИЮ ПОМОЩИ³

4.1 Проект ИКАО и Программы развития ООН (ПРООН) по оказанию помощи, финансируемый Глобальным экологическим фондом (ГЭФ) – это еще один пример успешной экологической инициативы, проведенной в период с 2015 по 2019 год. В рамках усилий ИКАО по оказанию помощи развивающимся странам и малым островным развивающимся государствам (МОРАГ) и наращиванию их потенциала для реализации мер по сокращению авиационной эмиссии были разработаны следующие четыре инструктивных материала.

- инструктивный материал по устойчиво производимому авиационному топливу (SAF);
- инструктивный материал по возобновляемым источникам энергии для авиации;
- инструктивный материал по нормативно-правовой и организационной базе для решения проблемы авиационной эмиссии;
- инструктивный материал по финансированию сокращения эмиссии авиации.

4.2 В инструктивном материале по SAF содержится информация о типах устойчиво производимых сырьевых материалов и соответствующих циклах производства, различных факторах, способствующих развитию SAF, анализе экономической эффективности различных видов топлива с учетом национальных возможностей и специфики, соображениях экологичности, политике, необходимой для разработки и производства SAF, цепочках поставок, хранении и использовании этих видов топлива, их тестировании и сертификации, ценообразовании, распределении ролей правительства и отрасли, исследованиях и инвестициях в развитие и внедрение SAF, а также о случаях из практики и передовом опыте.

4.3 Инструктивный материал по возобновляемым источникам энергии для авиации призван проинформировать государства о возможностях использования возобновляемой энергии для сокращения эмиссии CO₂ в авиации, например в аэропортах и вокруг них, и о том, как эти проекты по использованию возобновляемой энергии в аэропортах могут помочь минимизировать эмиссию CO₂ многих энергоемких видов деятельности в аэропортах, помимо тех, что связаны с авиацией. Данный инструктивный материал также помогает лучше понять характер энергопотребления применительно к авиационной деятельности путем изучения тесной взаимосвязи стратегии реагирования на изменение климата и энергетической стратегии, а также особого акцента на необходимости обеспечения кумулятивного эффекта от обеих стратегий, с тем чтобы добиться максимальной отдачи от обеих стратегий.

4.4 Инструктивный материал по нормативно-правовой и организационной базе, необходимой для решения проблемы эмиссии в авиации, включает возможные шаги, которые государства могут предпринять для интеграции экологического подразделения в структуру своих ведомств в интересах достижения экологических целей применительно к авиации. Дополнительная польза данного инструктивного материала заключается в определении политических мер, которые могут

³ Проект ИКАО-ПРООН по оказанию помощи: https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ICAO_UNDP.aspx

стать пилотными инициативами по разработке экологических стратегий на уровне ведомств гражданской авиации.

4.5 Инструктивный материал по финансированию сокращения авиационной эмиссии служит ценным ресурсом для государств, которым требуется финансовая поддержка, поскольку в нем представлен каталог программ государственного финансирования для смягчения последствий авиационной эмиссии. Анализ имеющихся средств показывает, что значительный объем финансовых ресурсов направляется на программы, связанные со смягчением последствий изменения климата, и что эти программы тесно связаны с государственным климатическим финансированием, выделяемым по линии Организации Объединенных Наций, многонациональных банков развития, неправительственных организаций и различных частных партнеров и заинтересованных сторон.

5. ДЕЙСТВИЯ HLM-LTAG

5.1 HLM-LTAG предлагается:

- a) признать сохраняющуюся важность планов действий государств для информирования ИКАО о национальных планах действий в области климата применительно к международной авиации, что позволит ИКАО отслеживать прогресс в достижении государствами коллективных глобальных желательных целей и содействовать оказанию помощи, описанной в планах действий;
 - b) поручить ИАКО способствовать распространению информации о результатах исследований и передовой практике, в том числе об инновационных технологиях и источниках более чистой энергии, а также предоставлению в сотрудничестве с финансовыми и другими соответствующими международными организациями информации о возможных источниках финансирования мер по снижению эмиссии CO₂ и представлять инструктивные указания и оказывать другие виды содействия в целях подготовки и реализации планов действий государств;
 - c) просить государства подготавливать планы действий по снижению эмиссии CO₂ от международной авиации и каждые три года представлять их в ИКАО с описанием соответствующей политики, действий и дорожных карт;
 - d) использовать информацию, содержащуюся в настоящем документе, в частности о роли национальных планов действий и проектов помощи ИКАО в партнерстве с другими организациями, для рассмотрения возможных результатов работы HLM-LTAG, касающихся ключевого компонента 4 долгосрочной желательной цели: *"Национальные планы действий и дорожные карты"*.
-

APPENDIX

STATUS OF STATE ACTION PLANS SUBMISSION

The table and chart below lists the State Action Plans submitted, by ICAO regions, as of 31 May 2022. For each region, it indicates the number of States that have submitted an Action Plan, the number of States that have submitted an Action Plan with data that could be aggregated, and the corresponding percentage of global international RTK, based on 2015 RTK data.

	WACAF	SAM	NACC	MID	EUR/NAT	ESAF	APAC	TOTAL
Total number of States accredited to each Regional Office	24	13	22	15	56	24	39	193
Number of States that submitted an Action Plan	18	12	14	8	48	13	16	129
Corresponding percentage of global international RTK	0.07%	2.94%	14.09%	13.98%	34.19%	1.51%	31.31%	98.08%

