



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 1 повестки дня. Сценарии и варианты достижения долгосрочной глобальной желательной цели сокращения эмиссии CO₂ для международной авиации

МНЕНИЯ ОБ ИССЛЕДОВАНИИ ОСУЩЕСТВИМОСТИ ДОЛГОСРОЧНОЙ ГЛОБАЛЬНОЙ ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ

(Представлено Египтом, Катаром, Кувейтом, ОАЭ, Оманом, Саудовской Аравией, Суданом и поддержано Арабской организацией гражданской авиации (АКАО))

АННОТАЦИЯ

В настоящем рабочем документе изложены мнения государств-членов по вопросу исследования осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации, включая наиболее важные принципы, которые должны рассматриваться при установлении такой цели, при этом основной акцент сделан на наиболее важных потенциальных средствах реализации, способствующих ее достижению.

Основные элементы обсуждения представлены в пункте 2. Действия, которые предлагается рассмотреть совещанию, приводятся в пункте 3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 40-я сессия Ассамблеи ИКАО *"просит* Совет продолжать изучать осуществимость долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации посредством проведения подробных исследований для оценки возможности достижения и последствий любых предлагаемых целей, включая последствия с точки зрения роста, а также затрат во всех странах, в особенности в развивающихся странах, в целях представления результатов работы на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО. Оценка долгосрочных целей должна включать информацию от государств-членов об их опыте работы по достижению среднесрочной цели;" (резолюция А40-18, пункт 9).

1.2 В ответ на просьбу Ассамблеи Совет ИКАО поручил Комитету по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) оказать необходимую техническую поддержку исследованию осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели для сокращения

эмиссии CO₂ международной гражданской авиации (LTAG), включая разработку вариантов и дорожных карт для их реализации, для рассмотрения Советом в соответствии с резолюцией A40-18, в частности пункта 9.

1.3 Целевая группа CAEP по долгосрочной желательной цели (LTAG-TG) была учреждена для: а) сбора данных из внутренних и внешних источников прозрачным и инклюзивным образом; б) разработки на основе собранных данных сценариев сокращения эмиссии за счет технологических и эксплуатационных совершенствований, а также разных видов топлива; и с) анализа последствий этих сценариев, включая возможные варианты и дорожную карту реализации LTAG. Выводы необходимо было представить Совету ИКАО, который, в свою очередь, должен был представить свою рекомендацию Ассамблее 2022 года.

1.4 Авторы настоящего рабочего документа благодарят группу LTAG-TG за важную работу, проделанную за последние два года. Всеобъемлющий и информативный доклад группы представляет собой выдающийся документ и важную веху. Кроме того, доклад уже выпущен и официально опубликован на общедоступном сайте ИКАО.

1.5 Мировая авиационная отрасль значительно пострадала от последствий пандемии COVID-19, которая привела к сбоям в авиаперевозках, закрытию аэропортов, приостановке рейсов из-за многочисленных случаев закрытия границ и введенных ограничений. В результате увеличились долги авиакомпаний и аэропортов, а отрасль оказалась под беспрецедентным негативным воздействием. Таким образом, будет особенно важно реорганизовать отрасль таким образом, чтобы она смогла как можно скорее восстановиться после воздействия пандемии. Поправки к SARPS ИКАО должны поддерживать рост отрасли.

2. ОСНОВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ ОБСУЖДЕНИЯ

2.1 **Авиационное топливо: Авиационное топливо с более низким содержанием углерода (LCAF), устойчиво производимое авиационное топливо (SAF) и другие перспективные виды топлива**

2.1.1 *LCAF*

2.1.1.1 Технологии, поддерживающие производство LCAF, хорошо известны, например, низкоуглеродная электроэнергетика, улавливание и секвестирование углерода (CCS), возобновляемые источники энергии и водород с низким содержанием углерода. Многие из них уже полностью готовы к использованию, дополняя передовые практики по удалению и сжиганию газа в факелах, управлению летучими газами, особенно метаном (который хорошо известен тем, что он способен в более чем 25 раз интенсивнее удерживать тепло в атмосфере, чем углекислый газ), которые также могут быть немедленно внедрены.

2.1.1.2 Это дает нам чрезвычайно высокую степень уверенности в том, что LCAF станет коммерчески доступным и его производство резко увеличится задолго до 2030 года. Такое топливо поможет не только в краткосрочной перспективе, сократив выбросы ПГ от авиационного топлива, но и будет способствовать маркетинговой деятельности, направленной на увеличение объемов SAF, которое необходимо будет смешивать с обычным авиационным топливом. Смешивание LCAF/SAF представляется наиболее эффективным способом значительно снизить углеродоемкость, что необходимо при поэтапном развертывании объектов по производству SAF.

2.1.2 SAF

2.1.2.1 Устойчиво производимое авиационное топливо является важным элементом в достижении любой согласованной долгосрочной желательной цели, однако существует множество проблем, ограничивающих его производство/наращивание масштабов, и государства все еще находятся на стадии изучения целесообразности производства SAF, учитывая его повышенную себестоимость.

2.1.2.2 АСТ-SAF представляет собой важную инициативу, которую следует расширить, чтобы охватить другие виды авиационного топлива. Она должна создать возможности для участия всех государств-членов путем предоставления необходимого наращивания потенциала, финансовой поддержки и передачи технологий.

2.1.2.3 Некоторые технологии, которые, как считается, больше всего влияют на сокращение выбросов парниковых газов, например, топливо на основе атмосферного CO₂ или использование криогенного водорода, все еще нуждаются в серьезных доработках, подтверждении их технической актуальности и экономически выгодном внедрении.

2.2 Долгосрочная желательная цель

2.2.1 Доклад о долгосрочной желательной цели (LTAG) является выдающимся достижением; в нем исследована осуществимость глобальной долгосрочной желательной цели, которая могла бы решить проблему эмиссии международной авиации. Однако очень важно отметить, что ИКАО стремится к достижению соглашения между государствами-членами в отношении LTAG. При этом необходимо учитывать следующие принципы:

- a) Принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей, особых обстоятельств и соответствующих возможностей, а также принцип недискриминации и равных и справедливых возможностей.
- b) Киотский протокол РКИК ООН призывает развитые страны (Стороны Приложения I) добиваться ограничения или сокращения выбросов парниковых газов от "авиационного бункерного топлива" (международная авиация), взаимодействуя в рамках ИКАО (Статья 2.2).
- c) Уровень амбициозности любой цели должен соответствовать эквивалентному уровню средств реализации, которые предоставляются развивающимся странам развитыми странами и ИКАО, включая, помимо прочего:
 - 1) надежные программы наращивания потенциала;
 - 2) программы технической помощи и сотрудничества;
 - 3) соответствующую передачу технологий с надежным процессом мониторинга;
 - 4) финансирование.

2.2.2 *Техническая осуществимость такой цели*

2.2.2.1 В докладе LTAG-TG CAEP представлены сценарии с тремя уровнями амбициозности (низким (IS1), средним (IS2) и высоким (IS3)), разработанные для рассмотрения

LTAG. Эти три сценария IS1, IS2 и IS3 обеспечивают сокращение эмиссии углерода в объеме 39, 68 и 87 % соответственно. Ни один из трех сценариев, созданных для оценки LTAG, не позволяет достичь нулевой эмиссии CO₂ за счет применения внутриотраслевых мер (т.е. при помощи технологических и эксплуатационных совершенствований, а также разных видов топлива). Затраты и инвестиции, связанные с этими сценариями, в основном ориентированы на разные виды топлива (например, SAF), и потребуют значительных инвестиций от правительств и отрасли. Необходимые государственные инвестиции составят от 15 до 180 млрд долл. США для низких и от 75 до 870 млрд долл. США для средних и высоких желательных целей. Дополнительные затраты на топливо для авиакомпаний (минимальная цена продажи топлива минус цена обычного авиационного топлива) составят 1100 млрд долл. США для низких, 2700 млрд долл. США для средних и 4000 млрд долл. США для высоких желательных целей.

2.2.2.2 Согласно докладу CAEP не проводил количественной или качественной оценки влияния LTAG на развивающиеся государства. Региональный анализ был очень ограничен в связи с отсутствием информации.

2.2.2.3 Сфера охвата доклада LTAG-TG ограничивалась исключительно внутриотраслевыми мерами.

2.2.3 *Уровень желательной цели*

2.2.3.1 Учитывая то, что авиационному сектору в развивающихся государствах потребуется больше времени для достижения любой согласованной LTAG, важно обеспечить, чтобы LTAG была осуществимой, практичной, прагматичной и реалистичной.

3. **ДЕЙСТВИЯ HLM-LTAG**

3.1 HLM-LTAG предлагается:

- a) принять к сведению содержание данного документа;
- b) рассмотреть вопрос о проведении подробного обзора экономической последствий любой согласованной LTAG, включая, помимо прочего, требуемые инвестиции и связанные с ними затраты при различных сценариях LTAG;
- c) согласовать принципы, которые должны быть рассмотрены при установлении любой LTAG для международной авиации, как указано в п. 2.2.1 выше;
- d) согласиться ограничить обсуждение и потенциальное решение по LTAG внутрисекторными мерами;
- e) признать усилия региона по производству и использованию новых видов топлива, включая LCAF, SAF и перспективные виды топлива, в качестве эффективной меры по сокращению эмиссии международной авиации.