



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

ФИНАНСИРОВАНИЕ В СВЯЗИ СО СЦЕНАРИЯМИ ДОСТИЖЕНИЯ ДОЛГОСРОЧНОЙ ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ ДЛЯ АФРИКАНСКОГО КОНТИНЕНТА

(Представлено 54² государствами – членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА))

АННОТАЦИЯ

В настоящем рабочем документе освещаются затраты, связанные со сценариями достижения долгосрочной желательной цели (LTAG), и подчеркивается необходимость наличия вариантов финансирования для государств, в частности африканских государств, в целях обеспечения того, чтобы достижение любой согласованной LTAG не препятствовало росту африканского авиационного сектора.

Согласно прогнозным сценариям ИКАО на период после COVID-19, в случае реализации сценария медленного восстановления рост в Африке составит 4 % (в 2018-2050 годах). Это говорит о том, что для содействия такому росту Африке потребуются инвестиции в расширение мощностей, при этом ей также будут необходимы инвестиции в проекты по сокращению эмиссии углерода в рамках любой согласованной LTAG.

В докладе³ ИКАО о финансировании деятельности в рамках борьбы с изменением климата указывается, что в настоящее время в сфере международной авиации отсутствует специальный финансовый механизм, предназначенный для борьбы с изменением климата, вследствие чего ИКАО и отраслевым партнерам необходимо рассмотреть варианты финансирования для африканских государств в целях достижения любой согласованной LTAG.

Действия совещания указаны в п. 2.

¹ Документы на английском и французском языках представлены АКГА.

² Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Свазиленд, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эфиопия, Южная Африка и Южный Судан.

³ <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/financing.aspx>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В ходе 40-й сессии Ассамблеи ИКАО государства – члены ИКАО просили Совет продолжать изучать осуществимость долгосрочной глобальной желательной цели (LTAG) для международной гражданской авиации путем проведения детальных исследований по оценке достижимости и последствий любых предложенных целей, включая последствия с точки зрения роста, а также затрат во всех странах, особенно в развивающихся странах, в целях представления результатов работы на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО. В докладе САЕР о LTAG представлены три (3) комплексных сценария, в которых учитываются "готовность, способность к достижению цели и масштабность намерений".

1.2 Кроме того, САЕР оценил затраты и инвестиции, связанные со сценариями достижения LTAG: в период до 2050 года инвестиции государств (т. е. правительств) в проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по конфигурации воздушных судов и/или энергетическим системам оцениваются в сумму от 15 до 180 млрд долл. США, к 2050 году затраты и инвестиции поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) для принятия конкретных эксплуатационных мер в связи с достижением LTAG должны составить от 11 до 20 млрд долл. США, а среди прочих инвестиций в рамках различных сценариев достижения LTAG затраты и инвестиции производителей воздушных судов и эксплуатантов (авиакомпаний) для развития аэропортов и принятия эксплуатационных мер предполагаются на уровне от 2 до 6 млрд долл. США.

1.3 В докладе³ ИКАО о финансировании деятельности в рамках борьбы с изменением климата указывается, что в настоящее время в сфере международной авиации отсутствует специальный финансовый механизм, предназначенный для борьбы с изменением климата. Поскольку международная авиация не подпадает под действие Киотского протокола, она не имеет доступа ни к одному из предусмотренных им гибких инструментов финансирования, таких как Фонд климатических инвестиций (CIF) или Механизм чистого развития (CDM). Отсутствие структурированного механизма не означает, что не существует инициатив или конкретных примеров финансирования в поддержку мер авиационной отрасли по борьбе с изменением климата. Следует отметить, что некоторые государства Африки ранее участвовали в инициативах по финансированию, таких как Проект ИКАО – ЕС по оказанию помощи, позволивших сократить эмиссию CO₂ в результате осуществления ряда проектов.

1.4 Согласно прогнозным сценариям ИКАО на период после COVID-19, в случае реализации сценария медленного восстановления рост в Африке составит 4% (в 2018-2050 годах). При таком прогнозируемом росте важно обеспечить наличие значительных капитальных инвестиций в целях реализации проектов по сокращению эмиссии углерода в африканской авиационной отрасли в соответствии с принятой на 40-й сессии резолюцией A40-18, предусматривающей, в частности, проведение *"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"*.

1.5 Учитывая необходимость поддержки прогнозируемого роста африканского авиационного сектора, отсутствие доступа африканских государств к финансированию для адекватного покрытия расходов в связи со сценариями достижения LTAG, которые предстоит согласовать, может поставить ожидаемый рост под угрозу, и если оставить эту проблему без внимания, то она может помешать росту африканского авиационного сектора.

2. ДЕЙСТВИЯ HLM-LTAG

2.1 HLM-LTAG предлагается:

- a) принять к сведению информацию, представленную в настоящем рабочем документе;
- b) учесть вероятность того, что затраты на достижение любой согласованной LTAG могут помешать росту африканского авиационного сектора;
- c) рекомендовать ИКАО принять меры к обеспечению того, чтобы достижение любой согласованной LTAG не препятствовало росту африканского авиационного сектора;
- d) согласиться с просьбой о том, чтобы достижение согласованной LTAG не препятствовало росту африканского авиационного сектора;
- e) призвать ИКАО, государства-члены и партнеров рассмотреть возможность предоставления финансового доступа/финансовой поддержки, чтобы оказать содействие африканским государствам в выполнении финансовых обязательств, связанных с любой согласованной LTAG;
- f) обсудить и рассмотреть просьбу о создании механизма финансирования для всех развивающихся государств, особенно африканских государств, который будет способствовать обеспечению их готовности и достижению любой согласованной LTAG;
- g) рекомендовать ИКАО провести в будущем работу в целях создания механизма финансирования ИКАО для достижения любой согласованной LTAG;
- h) призвать государства-члены, ИКАО и другие региональные организации оказать содействие африканским государствам в проведении своего собственного анализа для своих собственных целей, чтобы определить необходимость финансирования, наращивания потенциала и технологий для достижения LTAG.