

## **ВСТУПИТЕЛЬНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

(Представлено заместителем Министра транспорта Российской Федерации  
г-м Чаликом Игорем Петровичем)

**Уважаемый господин Президент Совета!**

**Уважаемый г-н Генеральный секретарь!**

**Уважаемые делегаты!**

От имени делегации Российской Федерации приветствую всех участников и наблюдателей Совещания высокого уровня и хочу выразить надежду на то, что в течении трёх дней интенсивной работы нам удастся сформировать предложение для предстоящей Ассамблеи ИКАО по выработке подходов к определению реалистичных сценариев реализации долгосрочной желательной цели – LTAG, которые позволят обеспечить **реальное** снижение эмиссии CO<sub>2</sub> в секторе международной гражданской авиации. Именно к **реальному** снижению эмиссии парниковых газов на глобальном уровне призывает МГЭИК ООН<sup>1</sup> для достижения цели нулевого уровня глобальных выбросов CO<sub>2</sub> по абсолютному значению к середине столетия.

Россия как участница Парижского соглашения по климату взяла на себя обязательства сократить к 2050 году нетто-выбросы парниковых газов на 60 процентов по сравнению с уровнем 2019 года и на 80 процентов по сравнению с уровнем 1990 года, что закреплено в Стратегии социально-экономического развития Российской Федерации с низким уровнем выбросов парниковых газов до 2050 года. По этой причине Российская Федерация

---

<sup>1</sup> Межправительственная группа экспертов ООН по изменению климата

поддерживает установление долгосрочной желательной цели с учётом принципов, установленных Парижским соглашением по климату.

Не могу не отметить, что серьёзную обеспокоенность вызывают действия отдельных государств, которые в нарушение фундаментальных принципов и положений Конвенции о международной гражданской авиации вводят односторонние ограничительные меры на основе национальной дискриминации. Сегодня в результате этих действий нормальное воздушное сообщение прекращено в воздушном пространстве площадью более 50 млн. кв. км, что составляет 10% от площади всего воздушного пространства Земли или 37,5 % от площади национального воздушного пространства всех стран мира. Можем ли мы с учётом таких деструктивных действий серьёзно обсуждать какие-либо интегрированные сценарии для LTAG?!

Что касается самих сценариев LTAG, подготовленных экспертами Комитета по охране окружающей среды о воздействия авиации – CAEP, делегация Российской Федерации обращает внимание на очевидную переоценку вклада устойчиво производимых видов топлива – SAF и низкоуглеродного топлива – LSAF в достижение цели углеродной нейтральности к середине столетия. Не отрицая возможности вклада этих видов топлива в сокращение эмиссии CO<sub>2</sub>, Российская Федерация уверена в необходимости углублённого исследования этого вопроса в части экономических последствий для устойчивого развития гражданской авиации, в особенности, в развивающихся странах и странах с переходной экономикой. Также в ходе этого исследования должны быть учтены риски глобальной продовольственной и водной

безопасности, которые в последние годы нарастают в результате необдуманных действий отдельных государств по реализации «зелёной политики» на национальном уровне.

Несмотря на упомянутые препятствия, у международной гражданской авиации есть реальная возможность взять на себя амбициозные обязательства по компенсации секторальной эмиссии CO<sub>2</sub> к середине столетия при условии включения в сценарии LTAG мероприятия по созданию международных мобильных авиационных сил по борьбе с лесными пожарами и другими стихийными бедствиями. Это объясняется тем, что по данным "Всемирного фонда дикой природы" – WWF и результатам других исследований глобальные объёмы эмиссии парниковых газов от лесных пожаров практически равны объёмам эмиссии CO<sub>2</sub> в секторе международной гражданской авиации. К этому следует добавить значительный социальный и экологический ущерб для населения планеты и живой природы, снижение регенеративной функции лесов и выделение мегаватт тепловой энергии, что способствует возникновению аномальных затоплений и засух в весьма обширных районах Земли.

В дополнение к этому в своём рабочем документе, представленном на рассмотрение Совещания высокого уровня, Российская Федерация ставит вопрос о необходимости эволюционного перехода от системы CORSIA к реализации целей LTAG. Это обусловлено тем, что параллельная реализация проектов CORSIA и LTAG возложит на отрасль непосильное финансовое бремя, что в свою очередь сделает невозможным реализацию многих мероприятий, предусмотренных LTAG. По расчётам комитета CAEP государства-члены ИКАО, их авиакомпании и производители должны заплатить беспрецедентно высокую цену – от 274 миллиардов до 1 триллиона 563 миллиардов долларов США за

выполнение мероприятий, предусмотренных сценариями LTAG. При этом ни один из представленных сценариев не обеспечивает углеродной нейтральности отрасли к 2050 году.

В заключении хотел бы сказать, что будущее наших поколений зависит от того, насколько разумно мы распорядимся нашими весьма ограниченными ресурсами в интересах всего человечества, а не в интересах отдельных групп стран, и сможем ли мы сохранить наше международное сотрудничество, предначертанное нам создателями Чикагской конвенции.

Благодарю за внимание!