



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### ДЕСЯТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО СТАТИСТИКЕ

Монреаль, 23–27 ноября 2009 года

Пункт 10 повестки дня. Потребление топлива коммерческими авиаперевозчиками

#### ПРЕДЛОЖЕНИЕ ОТНОСИТЕЛЬНО СБОРА НОВЫХ ДАННЫХ О ПОТРЕБЛЕНИИ ТОПЛИВА КОММЕРЧЕСКИМИ АВИАПЕРЕВОЗЧИКАМИ

(Представлено Секретариатом)

##### АННОТАЦИЯ

ИКАО необходимо собирать данные о потреблении топлива коммерческими авиаперевозчиками для выполнения возникающих в ряде инициатив требований к охране окружающей среды, а также для контроля над повышением топливной эффективности в результате изменения эксплуатационных и навигационных процедур. В соответствии с рекомендацией 14-го совещания Группы экспертов по статистике (STAP/14) в настоящем документе предлагается ввести новую методику сбора данных относительно потребления топлива коммерческими воздушными перевозчиками и рассмотреть два варианта формы отчетности, с помощью которых будут собираться на ежегодной основе такие данные. К этим двум вариантам относятся:

- a) одобренная STAP/14 форма, с помощью которой будут собираться данные о потреблении топлива с разбивкой по авиаперевозчикам и типам воздушных судов (пассажирские и только грузовые) и разделением их на регулярные и нерегулярные воздушные сообщения на международных и внутренних маршрутах, а также с указанием соответствующих выполненных и располагаемых тонно-километров; или
- b) форма, при заполнении которой требуется указывать потребление топлива и соответствующие перевозки с указанием выполненных и располагаемых тонно-километров по этапам полета при международных и внутренних воздушных сообщениях. Этот вариант облегчит бремя государств в плане предоставления ИКАО отчетности в учетом событий в области торговли квотами на авиационные эмиссии, которые имели место со времени окончания STAP/14.

Действия Специализированного совещания содержатся в п. 6.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В настоящем документе обсуждается необходимость подготовки новой методики сбора данных по потреблению топлива гражданской авиацией с учетом имеющихся в настоящее время недостатков в области использования моделей/методов сбора информации; приводятся предложения Секретариата 14-му совещанию Группы экспертов по статистике и указываются результаты обсуждений и рекомендации относительно сбора этих данных. В документе Специализированному совещанию (STA/10) также предлагается рассмотреть форму, которая основана на использовании с целью сбора данных систем отчетности, предназначенных для торговли квотами на эмиссии, и рекомендуется принять решение относительно того, какая из этих форм будет наиболее приемлема для применения в целях этого процесса.

## 2. НЕОБХОДИМОСТЬ СБОРА ДАННЫХ О ПОТРЕБЛЕНИИ ТОПЛИВА

2.1 С учетом растущего значения для ИКАО охраны окружающей среды, ее Договаривающимся государствам и прочим участникам работы в области гражданской авиации необходимы данные о временном потреблении авиационного топлива для выполнения множества требуемых для этой цели анализов. Поскольку ИКАО играет лидирующую роль в области охраны окружающей среды от воздействия авиации, Организации совершенно необходимо поддерживать надежную базу данных о потреблении топлива. Эти данные также требуются для оценки эффективности различных мер, вводимых для совершенствования техники воздушных судов, действенности различных реализуемых в настоящее время инициатив в области организации воздушного движения (ОрВД) и для контроля эффективности политики в области окружающей среды.

2.2 Кроме того, для оценки достижения перспективных целей экономии топлива, установленных в программе действий, которая была принята Группой по международной авиации и изменению климата (ГМАИК) в мае 2009 года и которая была одобрена Совещанием высокого уровня по международной авиации и изменению климата (HLM-ENV) в октябре 2009 года, Совет поручил Секретариату ИКАО разработать и внедрить в соответствии со статьей 67 Чикагской конвенции механизм ежегодного получения данных от государств относительно перевозок и потребления топлива.

## 3. СУЩЕСТВУЮЩИЕ СХЕМЫ МОДЕЛИРОВАНИЯ И ОТЧЕТНОСТИ, СВЯЗАННЫЕ С ПОТРЕБЛЕНИЕМ ТОПЛИВА

3.1 В настоящее время ИКАО собирает данные о затратах авиакомпаний на горюче-смазочные материалы с помощью *Формы EF – Финансовые данные по коммерческим авиоперевозчикам*. Однако в эту форму не включаются данные относительно объемов потребления топлива. Кроме того, единственным источником ИКАО для получения информации о потреблении топлива являлась база данных, созданная для целей проведения исследований региональных различий в сфере экономии производственных затрат международных авиакомпаний. Эта информация моделируется на основе полетов регулярных авиоперевозчиков, указанных в издании "Решение авиационных проблем ОАГ" (ранее известной под названием "Официальный справочник авиакомпаний") за счет применения формулы потребления топлива, разработанной в начале 90-х годов прошлого века для конкретных типов воздушных судов. Кроме того, эти данные не отражают фактического потребления топлива в процессе деятельности авиоперевозчиков, поскольку моделирование основано на средних эксплуатационных условиях, которые не дают возможности в рамках этой базы данных в полной мере определять изменение объемов

потребления топлива в результате повышения эксплуатационной эффективности. Более того, эта база данных не содержит в себе никакой информации относительно потребления топлива в процессе нерегулярных рейсов или производства полетов авиации общего назначения.

3.2 Несмотря на вышесказанное, имеющаяся в этой базе данных информация достаточно хорошо служит своей главной первоначальной цели, которая заключается в предоставлении возможности расчета расходов на топливо в ходе выполнения международных регулярных пассажирских воздушных сообщений (объединенных в маршрутные группы или представленных по регионам регистрации авиакомпаний) и определении региональных различий в этой области. Однако эти данные недостаточны для оценки влияния направленной на охрану окружающей среды политики и надлежащего расчета изменения объемов потребляемого с течением времени топлива, поскольку они не отражают фактических и эксплуатационных данных.

3.3 В рамках оценки прогресса достижения целей ИКАО в области окружающей среды Комитет ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) выдает, помимо прочих параметров, оценки и прогнозы в области потребления топлива. Эти оценки, которые могут проводиться по странам, регионам и на глобальном уровне, были сделаны с использованием четырех моделей измерения объемов парниковых газов и данных РЛС. С целью лучшего охвата этих данных ФАУ и ЕВРОКОНТРОЛЬ осуществили синхронизацию своих баз данных РЛС. Однако охват данных рассчитывается в размере 70 %, поскольку эти базы данных все еще не содержат информацию обо всех перевозках в мире и объемах потребленного топлива, в особенности за пределами зон, контролируемых ими с помощью РЛС.

3.4 ИАТА собирает данные о потреблении топлива от своих авиакомпаний-членов. С учетом уровня ответов и доли членов ИАТА в выполнении тонно-километров во всем мире, эти данные рассчитываются в размере приблизительно 2/3 объемов потребляемого коммерческой авиацией топлива. Они используются вместе с другими источниками данных о потреблении топлива в качестве вводных данных для проведения анализа и выражения общей суммы топливной эффективности парка воздушных судов ИАТА.

3.5 В рамках комплексных принципов РКИК ООН, применяемых для сбора данных об эмиссиях, число проблем, с которыми столкнулись государства в процессе сбора данных о потреблении топлива воздушным транспортом, становится реальным. В самом деле, некоторые государства, с одной стороны, получают данные относительно топлива от своих авиакомпаний (обычно министерство транспорта или полномочные органы гражданской авиации), а с другой – в целях работы других учреждений в рамках РКИК ООН (главным образом министерство охраны окружающей среды), они "рассчитывают" национальные материальные ресурсы с помощью различных допусков, включая и данные, поступающие от национальных авиакомпаний. Поскольку сбор этих данных основан на различных принципах (механизм ИКАО по авиоперевозчикам в соответствии со статьей 67 Конвенции и РКИК ООН по странам вылета) и служит в определенном смысле для различных целей, то привести их в соответствие будет весьма сложно. Однако следует отметить, что подпадающие под действие приложения 1 страны, которые обязаны представлять эти данные РКИК ООН, составляют приблизительно 62 % от общего объема потребляемого топлива при выполнении международных регулярных воздушных сообщений. Поэтому если ИКАО должна использовать представленные РКИК ООН данные, то возникнет проблема их недостаточного охвата, что также распространяется и на данные, касающиеся, например, проданного и неиспользованного топлива.

3.6 Оказывается, что в настоящее время сбор данных о потреблении топлива всеми коммерческими авиаперевозчиками не осуществляется ни одной организацией/учреждением на

том уровне детализации, которая необходима для выполнения имеющихся в настоящее время или ожидаемых требований, предъявляемых к проведению анализов и принятию решений.

3.7 С учетом необходимости для ИКАО заниматься сбором данных о потреблении топлива, совещание СТАР/14 внесло предложение о рассмотрении возможности введения новых методов сбора таких данных.

#### **4. РЕКОМЕНДАЦИЯ СТАР/14-15**

4.1 В связи со значительными недостатками, возникшими при попытке изменения существующих форм отчетности ИКАО, которые могли бы помочь в сборе данных о топливе, Секретариат изучил различные варианты содержания предоставляемой СТАР/14 новой формы отчетности.

4.2 Очевидно, что собранные данные не должны иметь слишком общий характер, поскольку они окажут мало пользы в процессе подробного моделирования и анализа, требуемых для оценки современных и будущих тенденций влияния гражданской авиации на окружающую среду. С другой стороны, при введении новой формы также следует учитывать возможности занимающихся сбором данных учреждений. Соответственно, СТАР/14 было предложено рассмотреть данные о потреблении топлива по авиаперевозчикам и типам воздушного судна с разбивкой по регулярным и нерегулярным сообщениям на международных и внутренних линиях, и отчитываться об этом ежегодно в метрических тоннах плюс соответствующих объемах перевозок, выраженных в располагаемых и выполненных тонно-километрах.

4.3 Предлагаемая схема сборов вместе с другими прикладными программами дает возможность расчета глобального потребления топлива международной авиацией и разработки показателя топливной эффективности, рекомендованного САЕР и принятого ГМАИК, а затем одобренного HLM-ENV, т. е. потребленное топливо на выполненный тонно-километр.

4.4 При рассмотрении предложения Секретариата СТАР/14 рекомендовало ввести новую методику сбора данных о потреблении топлива коммерческими воздушными перевозчиками и одобрило предложенную Секретариатом форму для сбора данных, в которую следует включить дополнительную статью, касающуюся определения типа воздушного судна (пассажирское или полностью грузовое).

4.5 На основе обсуждений, проведенных в ходе различных совещаний (ГМАИК, САЕР, HLM-ENV) после СТАР/14, было предложено включить в эту форму статью, касающуюся доли альтернативных видов топлива в общем объеме потребленного топлива. Форма, отражающая рекомендации СТАР/14 и указанные предложения, содержится в добавлении А.

#### **5. СБОР ДАННЫХ О ПОТРЕБЛЕНИИ ТОПЛИВА НА ОСНОВЕ ЭТАПОВ ПОЛЕТА**

5.1 Со времени проведения СТАР/14 были достигнуты значительные успехи в процессе торговли квотами на авиационную эмиссию, включая и присоединение авиации к системе Европейского союза по торговле квотами на эмиссию (EU ETS).

5.2 В рамках EU ETS эмиссии (потребление топлива) и перевозки будут контролироваться входящими в нее авиаперевозчиками по этапам полета. С учетом того, что такие системы контроля широко внедрены или будут внедрены (приблизительно 2700 перевозчиков

будут принимать участие в работе EU ETS), органам, предоставляющим ИКАО отчеты, следует воспользоваться имеющимися в их распоряжении преимуществами и избегать применения требований относительно того, что государства/авиаперевозчики должны создавать другие системы для отчетности о потреблении топлива и перевозках.

5.3 Следует отметить, что потребление топлива и данные о перевозках по этапам полета также могли бы оказать влияние при расчете потребления топлива по странам вылета, относительно которых РКИК ООН требует предоставлять отчетность. Таким образом, можно будет до некоторой степени привести в соответствие процесс отчетности РКИК ООН и методику ИКАО с использованием данных по этапам полета, что по крайней мере позволит ИКАО приступить к процедуре перекрестных проверок.

5.4 Соответственно, поскольку STAP/14 одобрило применение новой формы для сбора данных, STA/10 также предлагается рассмотреть вопрос о введении новой методики сбора данных о потреблении топлива по этапам полета на основе формы, представленной в добавлении В.

## 6. **ДЕЙСТВИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО СОВЕЩАНИЯ**

6.1 Специализированному совещанию предлагается:

- a) принять предложение о введении новой методики сбора данных о потреблении топлива коммерческими воздушными перевозчиками в соответствии с рекомендацией STAP/14;
- b) выбрать и одобрить один из двух вариантов формы отчетности (приведенных в добавлениях А и В).

-----



