



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 22 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения

МНЕНИЕ СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ ОТНОСИТЕЛЬНО КОРЗИНЫ МЕР ИКАО ПО БОРЬБЕ С ИЗМЕНЕНИЕМ КЛИМАТА, ВЫЗВАННЫМ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Соединенные Штаты Америки поддерживают комплексный подход ИКАО к обеспечению углеродно-нейтрального прироста с 2020 года посредством применения "корзины мер", предусматривающей технические, эксплуатационные и инфраструктурные усовершенствования; использование устойчиво производимых видов альтернативного топлива; стандарт на CO₂ для воздушных судов; разработку глобальных рыночных мер в качестве временного решения. В настоящем документе излагается мнение США относительно комплексной корзины мер ИКАО, и представляется информация о различных ресурсах, затраченных США на элементы корзины мер.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению мнение Соединенных Штатов Америки относительно корзины мер;
- b) принять к сведению значительные финансовые вложения и прочие ресурсы, затраченные Соединенными Штатами Америки на каждый из элементов корзины мер;
- c) принять к сведению возможности международного сотрудничества с государствами и отраслью в целях совершенствования внедрения и использования различных элементов корзины мер;
- d) принять к сведению, что различающиеся от государства к государству обстоятельства или "дифференциация" по-разному учитываются в корзине мер, при том что некоторые государства-члены выполняют основную часть работы в ключевых областях развития технологий, эксплуатационных и инфраструктурных усовершенствований и альтернативных видов топлива.

| | |
|-------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Стратегические цели</i> | Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью E "Охрана окружающей среды" |
| <i>Финансовые последствия</i> | |
| <i>Справочный материал</i> | |

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Соединенные Штаты Америки отмечают, что по отдельности ни один из элементов корзины мер не сможет полностью решить проблему влияния авиации на изменение климата. Скорее, ИКАО следует сконцентрироваться на совокупности элементов — на всей корзине. Подобным же образом при рассмотрении работы, проделанной государствами – членами ИКАО по уменьшению эмиссии парниковых газов (ПГ) от международной авиации нам следует рассматривать предпринимаемые ими действия с точки зрения всей корзины мер.

1.2 ИКАО и ее государства-члены достигли значительных успехов по всем элементам корзины мер, направленным на снижение влияния авиации на климат, однако для обеспечения устойчивого роста авиации и достижения целей ИКАО потребуется дальнейшая работа. ИКАО следует продолжать придерживаться своего комплексного подхода к снижению эмиссии парниковых газов (ПГ) от авиации посредством использования корзины мер. Соединенные Штаты Америки настроены на работу с ИКАО, ее государствами-членами и наблюдателями в целях дальнейшей разработки и внедрения данных мер.

1.3 В нижеследующих разделах настоящего документа представлены: 1) мнение США относительно комплексной корзины мер ИКАО; 2) работа США по отдельным элементам корзины мер. Соединенные Штаты Америки представили свое мнение по ГРМ в документе WP/XX.

2. ОБЩЕЕ МНЕНИЕ США ОТНОСИТЕЛЬНО КОРЗИНЫ МЕР

2.1 Соединенные Штаты Америки отмечают, что по отдельности ни один из элементов корзины мер не сможет полностью решить проблему влияния авиации на изменение климата. Скорее ИКАО следует сконцентрироваться на совокупности элементов — на всей корзине.

2.2 При изучении корзины мер в совокупности мы видим, что существуют некоторые элементы, в отношении которых ожидаются действия со стороны всех или большинства государств-членов и эксплуатантов. Однако существует и множество других элементов, в отношении которых большая часть работы приходится на несколько государств, что обеспечивает преимущества и для других государств, чья национальная специфика не позволяет им предпринимать значительных действий. Например, работа Соединенных Штатов Америки по корзине мер включает разработку технологий, эксплуатационные и инфраструктурные усовершенствования, а также значительные инвестиции в альтернативные виды топлива. Наша работа в данной области обеспечивает преимущества не только для наших эксплуатантов; она может и будет продолжать приносить пользу другим государствам и поддерживать усилия их отраслей по повышению эффективности и снижению эмиссии CO₂. В связи с этим, хотя при рассмотрении общей картины действий по борьбе с изменением климата в данном секторе невозможно и нецелесообразно использовать дифференцированный подход к государствам по каждому аспекту каждого элемента корзины мер, можно следовать основополагающему принципу недискриминации с учетом конкретной национальной специфики каждого государства.

3. ОТДЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ КОРЗИНЫ МЕР

3.1 Как отмечалось выше, Соединенные Штаты Америки работают над всеми компонентами корзины мер, с тем чтобы обеспечить комплексное решение проблемы влияния авиации на климат. Ниже приводится обсуждение ведущейся в Соединенных Штатах Америки (или при их поддержке) деятельности по решению проблемы изменения климата.

3.2 Технологии: эволюция современных, обеспечивающих более низкий расход топлива планеров и двигателей, обеспечила наиболее значительное снижение эмиссии от авиации за всю историю и позволит добиться дальнейшего ее снижения в будущем. Соединенные Штаты Америки возглавляют ряд инициатив и сотрудничают с авиационной отраслью в целях не только разработки, но и совершенствования технологий, обеспечивающих меньший расход топлива и снижение эмиссии. Координация действий США по развитию авиационных технологий и технологий двигателей осуществляется в рамках Национального плана исследований и разработок в области воздухоплавания¹. Программа "Постоянное сокращение потребления энергии, эмиссии и шума" (CLEEN), принятая Федеральным авиационным управлением (ФАУ) в 2010 году, представляет собой партнерство в целях сотрудничества с пятью авиационными производителями (Boeing, General Electric (GE), Honeywell, Pratt & Whitney и Rolls-Royce), направленное на разработку технологий, которые среди прочего позволят снизить эмиссию и расход топлива, а также ускорят внедрение данных технологий в существующие и будущие воздушные суда. За последние пять лет общий объем государственных вложений в программу CLEEN составил 125 млн долл. США. Учитывая, что доля вложений участвующих в программе авиационных производителей превысила требование о долевом участии в соотношении один к одному, общий объем вложений в программу составил более 250 млн долл. США. Ожидается, что технологии, получившие развитие в ходе программы CLEEN, начнут внедряться в рамках парка коммерческих воздушных судов в этом году. В данный момент ФАУ перешла ко второму этапу программы CLEEN, CLEEN II, который запланирован на срок с 2015 по 2020 гг. и в рамках которого предполагается разработка новых авиационных технологий, для дальнейшего снижения расхода топлива, эмиссии и шума. Выбранные для участия компании: Aurora Flight Sciences, Boeing; GE Aviation, Delta TechOps/MDS Coating Technologies/America's Phenix, Honeywell Aerospace, Pratt & Whitney, Rolls-Royce, Rohr, Inc./UTC Aerospace Systems. В течение 5 лет работы программы ФАУ рассчитывает вложить 100 млн долл. США, а вклад отраслевых партнеров по долевному участию в расходах будет внесен в масштабах, равных или превышающих взнос ФАУ. ФАУ ожидает, что разработанные в рамках CLEEN II авиационные технологии будут готовы к началу внедрения на коммерческих воздушных судах к 2026 году.

3.3 Технологические меры были бы неполными без признания недавнего стандарта на эмиссию CO₂ для воздушных судов. Соединенные Штаты Америки активно участвовали в работе Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP), результатом которой стало решение CAEP/10 относительно стандарта на эмиссию CO₂ для воздушных судов. Мы приветствуем принятие Советом ИКАО этого нового, важного и технологически-обоснованного стандарта.

3.4 Инфраструктура и эксплуатация: под эгидой авиатранспортной системы нового поколения (NextGen), Соединенные Штаты Америки обновляют инфраструктуру и процедуры национальной системы воздушного пространства (NAS), с тем чтобы обеспечить более эффективную эксплуатацию воздушных судов и снизить уровень эмиссии ПГ. Наша программа NextGen объединяет множество блоков и модулей, входящих в концепцию блочной модернизации авиационной системы ИКАО. Например, недавние вложения в радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение повысили эффективность полетов через Мексиканский залив. Наша программа модернизации средств автоматизации на маршрутах увеличит поток воздушного движения и повысит качество автоматизированных услуг в области навигации, предотвращения конфликтов и обнаружения. Схожие усовершенствования осуществляются применительно к аэродромному воздушному пространству в рамках нашей программы "Модернизация и замена средств автоматизации в терминалах". Данные технологии в сочетании с другими элементами нашей непрерывной модернизации позволят нашей NAS работать более эффективно, обеспечат

¹ Национальный план исследований и разработок в области воздухоплавания доступен по адресу: <http://www.whitehouse.gov/sites/default/files/microsites/ostp/aero-rdplan-2010.pdf>

повышенную предсказуемость и уменьшат воздействие на окружающую среду. Внедрение данных технологий уже обеспечило результат в виде уменьшения количества расходуемого топлива на несколько миллионов галлонов, а также уменьшения эмиссии CO₂. За период с 2010 по 2030 годы. ФАУ и авиационная отрасль планируют потратить на NextGen приблизительно 36 млрд долл. США. Мы рассчитываем, что после начала реализации всех запланированных программ NextGen принесет порядка 166 млрд долл. США непосредственной выгоды для авиакомпаний, отрасли и пассажиров (пассажирская стоимость времени и эмиссии CO₂) до 2030 года. ФАУ намерена работать с другими государствами над модернизацией и повышением эффективности эксплуатации воздушных судов на международном уровне. Например, мы работаем с государствами Карибского бассейна над планами по внедрению программ управления потоком воздушного движения и совместного принятия решений, что обеспечит более высокую эффективность управления потоком воздушного движения в Карибском регионе.

3.5 Устойчиво производимые виды альтернативного топлива: Соединенные Штаты Америки активно поддерживают и организуют разработку и внедрение устойчиво производимых альтернативных видов реактивного топлива (AJF) с меньшим уровнем эмиссии ПГ на протяжении жизненного цикла по сравнению с традиционным топливом на основе нефтепродуктов. Межведомственная координация и сотрудничество с отраслью играют главную роль в нашей работе в этой области; два основных примера – это соглашение о сотрудничестве "Выращивать, чтобы летать" 2.0 и инициативы в области альтернативных видов топлива для коммерческой авиации (СААФИ). В основе первой лежит создание цепи поставок и производственной инфраструктуры; в основе второй – исследования и разработки, экологическая оценка, испытания, демонстрация и коммерциализация видов топлива. Разработка альтернативных видов реактивного топлива представляет собой глобальную задачу, требующую международного сотрудничества. США подписали официальные соглашения о сотрудничестве в работе над альтернативными видами реактивного топлива с пятью странами (Австралия, Бразилия, Германия, Индонезия и Испания), регулярно проводят неофициальный обмен информацией с другими участниками, а также задействованы в работе Целевой группы по альтернативным видам топлива САЕР ИКАО и организуемых ИКАО практикумах. На данный момент всемирная организация, устанавливающая стандарты в данной области, ASTM International, утвердила пять альтернативных видов реактивного топлива для использования в авиации. Продолжаются исследования в целях получения новых разрешений и изучения перспективности цепей поставок и поиска путей преодоления барьеров, препятствующих производству. Одно только ФАУ с 2012 года потратило приблизительно 20 млн долл. США на разработку и внедрение устойчиво производимых видов альтернативного топлива; другие ведомства, включая министерства сельского хозяйства, энергетики и обороны США, также потратили на это миллионы долларов. Межведомственная координация и сотрудничество с отраслью открывают путь к крупносерийному производству и широкому коммерческому использованию устойчиво производимых видов альтернативного топлива как внутри страны, так и на международном уровне, тем самым создавая больше возможностей для США и ИКАО по достижению целей, относящихся к изменению климата.

3.6 Глобальные рыночные меры: Соединенные Штаты Америки активно работают и участвуют в деле успешной разработки и внедрения глобальных РМ для международной авиации, поддерживают эту цель и предоставляют финансовые и людские ресурсы для ее достижения. Для получения более подробной информации см. документ WP/xx.

4. **ДЕЙСТВИЯ**

4.1 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению мнение Соединенных Штатов Америки относительно корзины мер;
- b) принять к сведению значительные финансовые вложения и прочие ресурсы, затраченные Соединенными Штатами Америки на каждый из элементов корзины мер;
- c) принять к сведению возможности международного сотрудничества с государствами и отраслью в целях совершенствования внедрения и использования различных элементов корзины мер;
- d) принять к сведению, что различающиеся от государства к государству обстоятельства или "дифференциация" по-разному учитываются в корзине мер, при том, что некоторые государства-члены выполняют основную часть работы в ключевых областях развития технологий, эксплуатационных и инфраструктурных усовершенствований и альтернативных видов топлива.

— КОНЕЦ —