



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СОВЕЩАНИЕ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ И ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА

Монреаль, 7–9 октября 2009 года

Пункт 1 повестки дня. Желательные цели и варианты их реализации

ЖЕЛАТЕЛЬНЫЕ ЦЕЛИ И ВАРИАНТЫ ИХ РЕАЛИЗАЦИИ

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе на рассмотрение совещания HLM-ENV представляются желательные цели, разработанные ГМАИК для уменьшения влияния авиации на изменение климата, и относящиеся к ним предложения, вытекающие из процесса РКИК ООН и вносимые отраслью.

Действия HLM-ENV указаны в п. 7.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В резолюции A36-22 Ассамблеи (добавление К "Программа действий ИКАО в области международной авиации и изменения климата") в адрес Совета выражается просьба разработать активную программу действий, включающую определение возможных глобальных желательных целей в части, касающейся топливной эффективности международной авиации, и возможных вариантов их реализации.

2. ЖЕЛАТЕЛЬНЫЕ ЦЕЛИ, УСТАНОВЛЕННЫЕ ГМАИК

2.1 Первое совещание ГМАИК состоялось в феврале 2008 года. На ее 2-м совещании Группы в июле 2008 года была образована Рабочая группа для ускорения работы над желательными целями. На 3-м совещании (GIACC/3-WP/2)¹ в феврале 2009 года Рабочая группа представила документ, в котором рассматривался вопрос об осуществимости возможных желательных целей, определившихся в результате предыдущих дискуссий, и предлагался ряд вариантов достижения глобальных желательных целей в виде повышения топливной эффективности. Совещание GIACC/3 выразило поддержку в отношении краткосрочной цели повышения топливной эффективности до 2012 года на ориентировочном уровне 2 % в год. Соглашения относительно среднесрочных или долгосрочных целей достигнуто не было, и совещание

¹ Все документы, относящиеся к ГМАИК, приводятся на сайте: http://www.icao.int/env/meetings/Giacc_Root.html.

GIACC/3 решило образовать еще одну рабочую группу в этой области с целью дальнейшего изучения вариантов для рассмотрения на 4-м заключительном совещании (GIACC/4) в мае 2009 года.

2.2 На совещании GIACC/4 Рабочая группа представила документ (GIACC/4-WP/2), рекомендуемый глобальные желательные цели в виде топливной эффективности на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективы, однако Рабочая группа не смогла достичь консенсуса относительно определения целей, свидетельствующих о стремлении к большему (например, обеспечение углеродно-нейтрального прироста или уменьшение объема эмиссии углерода).

2.3 Рабочая группа рекомендовала, а ГМАИК впоследствии одобрила следующие глобальные желательные цели:

- на краткосрочную перспективу – повышение топливной эффективности на 2 % в год до 2012 года;
- на среднесрочную перспективу – повышение топливной эффективности на 2 % в год в период с 2013 по 2020 год;
- на долгосрочную перспективу – повышение топливной эффективности на 2 % в год в период с 2021 по 2050 год.

2.4 Цели в отношении топливной эффективности, согласованные ГМАИК, не предусматривают наложения конкретных обязательств на отдельные государства. Возможный вклад каждого государства в достижение глобальных желательных целей будет определяться различными обстоятельствами, располагаемыми возможностями и степенью, в которой развивающиеся и развитые государства будут влиять на концентрацию авиационной эмиссии ПГ в атмосфере.

2.5 Помимо целей в области топливной эффективности ГМАИК рассмотрела цели, которые могут свидетельствовать о стремлении к большему. В отношении среднесрочной перспективы основное внимание в рамках дискуссий было уделено обеспечению углеродно-нейтрального прироста к 2020 году. В отношении долгосрочной перспективы ГМАИК обсудила вопрос об уменьшении объема эмиссии углерода. Ни в одном случае консенсус достигнут не был, и ГМАИК рекомендует продолжить работу над определением среднесрочных и долгосрочных целей.

3. ПОКАЗАТЕЛЬ ТОПЛИВНОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ

3.1 Ежегодные цели в отношении топливной эффективности, согласованные ГМАИК (см. п. 2.3 выше), выражаются в виде "объема израсходованного топлива на выполненный коммерческий тонно-километр (КТК)". Этот показатель схож с показателем, используемым Комитетом САЕР в его работе, связанной с количественным определением будущих тенденций в отношении эмиссии CO₂ и повышением топливной эффективности глобальной авиационной системы. Разница состоит в том, что показатель САЕР выражается в единицах массы, а не объема топлива. Следует отметить, что САЕР согласился доработать свой показатель топливной эффективности с учетом использования альтернативных видов топлива в авиации в соответствии с рекомендациями ГМАИК.

4. СУММАРНЫЙ ЭФФЕКТ ДОСТИЖЕНИЯ ЦЕЛЕЙ В ЧАСТИ ЭФФЕКТИВНОСТИ

4.1 ГМАИК рекомендовала принять глобальную желательную цель, состоящую в повышении топливной эффективности действующего парка международной гражданской авиации на 2 % в год. По сравнению с базовым уровнем 2005 года это представляет собой суммарное повышение в размере:

- 13 % ($100 \cdot (1 - 0,98^7)$ %) до 2012 года в краткосрочной перспективе;
- 26 % ($100 \cdot (1 - 0,98^{15})$ %) до 2020 года в среднесрочной перспективе;
- 60 % ($100 \cdot (1 - 0,98^{45})$ %) до 2050 года в долгосрочной перспективе.

4.2 По просьбе совещания GIACC/3 CAEP представил совещанию GIACC/4 предварительные результаты своей технической работы по количественному определению будущих тенденций в отношении эмиссии CO₂ и повышению топливной эффективности глобальной авиационной системы на период с 2006 по 2050 год (GIACC/4-IP/1), на основании которых был сделан вывод о том, что глобальный объем сжигаемого авиацией топлива предположительно возрастет со 190 млн т в 2006 году до уровня в пределах 280–1430 млн т в 2050 году (вероятнее всего, в пределах 730–880 млн т). Без учета влияния альтернативных видов топлива объем выбросов CO₂ согласно прогнозам возрастет с 600 млн т в 2006 году до уровня в пределах 890–4520 млн т в 2050 году (вероятнее всего, в пределах 2300–2800 млн т).

4.3 По итогам работы CAEP был также сделан вывод о том, что топливная эффективность в расчете на каждый рейс будет по-прежнему повышаться вплоть до 2050 года. Однако даже по самым смелым сценариям прогнозируемого развития технологии такое предполагаемое повышение эффективности за счет технологических и эксплуатационных мер не компенсирует ожидаемого роста объема эмиссии, обусловленного ростом спроса на перевозки, и ведет к "разрыву" в сокращении количества эмиссии по отношению к уровням 2006 года (или более раннего периода). Устранение этого разрыва потребует дополнительного вмешательства в целях обеспечения устойчивости сектора в будущем. Многосторонний подход (?) к достижению этой цели возможен на основе сочетания мер, включая использование альтернативных видов топлива, непредвиденные технологические усовершенствования, эксплуатационные меры и рыночные меры. Дополнительная информация о влиянии авиации на изменение климата приводится в документе HLM-ENV/09-IP/4.

5. ЦЕЛИ, ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ОТРАСЛЬЮ

5.1 На совещании GIACC/4 ИАТА представила документ GIACC/4-IP/6, в котором авиационная отрасль выразила мнение о том, что любой режим для гражданской авиации должен соответствовать и быть пропорционален ее доли в общем уровне глобальной эмиссии. Рекомендуемый отраслью стратегический подход направлен на обеспечение измеряемого и контролируемого прогресса в достижении углеродно-нейтрального прироста в среднесрочной перспективе, за которым должно последовать абсолютное уменьшение объема эмиссии CO₂, с одновременным обеспечением непрерывного устойчивого развития авиации в поддержку мировой экономики. Рекомендуемые цели сектора:

- В краткосрочном плане (до 2012 года), несмотря на нынешнюю эксплуатационно-экономическую ситуацию, авиационный сектор будет продолжать производить инвестиции в стремлении к коллективному

достижению повышения топливной эффективности (в литрах на КТК или галлонах США на КТМ²) в среднем на 1,5 % в год до 2012 года;

- В среднесрочном плане (2013–2020) авиационный сектор будет коллективно добиваться дальнейшего повышения топливной эффективности (в литрах на КТК или галлонах США на КТМ) в среднем на 1,5 % в год. Он будет стремиться к коллективному достижению углеродно-нейтрального прироста в период с 2020 по 2025 год, принимая в соответствующих случаях дополнительные меры, включая использование низкоуглеродистого экологичного альтернативного реактивного топлива.
- В долгосрочном плане (до 2050 года) авиационный сектор в 2050 году уменьшит свой чистый объем эмиссии CO₂ на 50 % по сравнению с уровнями 2005 года.

6. ЦЕЛИ РКИК ООН

6.1 В декабре 2007 года правительства, действующие под эгидой РКИК ООН, начали новый процесс переговоров (Балийская дорожная карта³), нацеленный на разработку всеобъемлющего соглашения о методах решения проблемы изменения климата в период после 2012 года. Предполагается, что такое соглашение будет окончательно принято на Конференции COP15 в декабре 2009 года.

6.2 В ходе переговоров в рамках РКИК ООН были внесены различные предложения в отношении целей сокращения глобальной эмиссии с учетом рекомендаций 4-го оценочного доклада МГЭИК. Предлагаемые для рассмотрения размеры сокращения глобальной эмиссии CO₂ к 2050 году варьируются в пределах от 50 до 85 % ниже уровня 1990 года. Такое сокращение согласуется со сценариями МГЭИК в отношении стабилизации атмосферной концентрации эквивалентных CO₂ выбросов на уровне 445–490 ppm и поддержания среднего глобального повышения температуры на 2,0–2,4 °C по сравнению с доиндустриальным уровнем.

6.3 Проект текста о переговорах, рассматриваемый в настоящее время в рамках процесса РКИК ООН, включает также предложения относительно подхода к проблеме эмиссии, производимой международной авиацией (и морским транспортном)⁴. Хотя в настоящее время отсутствуют предложения по конкретным размерам сокращения в процентах, стороны обсуждают вопрос о том, каким образом возможные цели для международной авиации (как часть будущего соглашения об изменении климата) могут составить сравнительный вклад международной авиации в достижение будущей цели уменьшения объема глобальной эмиссии, упомянутой в п. 6.2 выше.

² КТМ – коммерческая тонно-миля.

³ Это включает Балийский план действий (разработанный в целях решения проблемы изменения климата в соответствии с Конвенцией) и продолжение процесса переговоров о дальнейших обязательствах сторон Приложения I согласно Киотскому протоколу.

⁴ См. добавление А документа HLM-ENV/09-WP/6

7. ДЕЙСТВИЯ СОВЕЩАНИЯ ВЫСОКОГО УРОВНЯ

7.1 Совещанию HLM-ENV предлагается:

- a) признать воздействие международной авиации на глобальный климат и необходимость вклада сектора в глобальные усилия по решению проблемы изменения климата с учетом его доли ответственности;
- b) признать, что в текущем процессе переговоров в рамках РКИК ООН внесены предложения о рассмотрении способов решения проблемы эмиссии, связанной с деятельностью международной авиации, в контексте нового соглашения об изменении климата;
- c) признать, что авиационная отрасль предпринимает весьма активные действия, предлагая принять цели сокращения эмиссии для отрасли, в частности цели ИАТА, состоящие в обеспечении углеродно-нейтрального прироста к 2020 году и 50-процентного уменьшения объема эмиссии к 2050 году;
- d) принять к сведению, что на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективы соответственно до 2012, 2020 и 2050 года ГМАИК рекомендовала в качестве желательных целей ежегодное повышение топливной эффективности международной гражданской авиации на 2 %;
- e) признать, что эти рекомендованные ГМАИК и одобренные Советом цели в виде топливной эффективности не сократят абсолютного объема авиационной эмиссии ПГ;
- f) согласиться с необходимостью установления под эгидой ИКАО более высоких целей в отношении сокращения эмиссии международной авиации;
- g) просить ИКАО определить процесс, направленный на разработку аспектов реализации этих целей, согласованных HLM-ENV, для рассмотрения на 37-й сессии Ассамблеи ИКАО в 2010 году.

— КОНЕЦ —