



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

- Пункт 16 повестки дня.** Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата
- Пункт 17 повестки дня.** Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)

МНЕНИЯ И РЕКОМЕНДАЦИИ ОТНОСИТЕЛЬНО ЦЕЛЕЙ И МЕР ПО СОКРАЩЕНИЮ ЭМИССИИ УГЛЕРОДА МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ

(Представлено Китаем)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Представители гражданской авиации Китая активно участвуют в консультациях, касающихся целей по сокращению эмиссии и глобальной программы сокращения выбросов международной авиации, и настаивают на создании в рамках многосторонней площадки справедливой и обоснованной системы регулирования вопросов в области международной авиации и изменения климата на основании принципа разделения труда и взаимовыгодного сотрудничества. Гражданская авиация Китая всегда выступает за соблюдение принципов Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН), касающихся глобального изменения климата, и ее Парижского соглашения, особенно принципов справедливости, общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей. С помощью системы определяемых на национальном уровне вкладов она обеспечивает, чтобы глобальные коллективные цели и программа внедрения по сокращению эмиссии международной авиации могли гарантировать, что все государства на справедливой основе получают возможности для устойчивого развития международной авиации, в частности будут осуществлены права развивающихся стран на развитие международного воздушного транспорта и не будут ущемляться интересы соответствующего развития отрасли.

¹ Тексты документа на английском и китайском языке представлены Китаем.

Действия: Ассамблее предлагается: а) признать, что сокращение эмиссии международной авиации является одним из важных элементов международных усилий по решению проблемы изменения климата и должно осуществляться в соответствии с принципами справедливости, общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей, при этом государства вносят определяемый на национальном уровне вклад с учетом их национальных условий и этапов развития; б) признать значительный вклад развивающихся стран, включая Китай, в устойчивое развитие международной авиации во всем мире; с) согласиться с содержанием, методикой и рекомендациями, касающимися мониторинга и представления отчетности в отношении долгосрочной желательной цели (LTAG) (LMR), изложенными в пункте 3.1.2, и поручить Совету включить такую информацию в соответствующие договоренности о задачах; д) согласиться с рекомендациями по разработке методики периодической оценки CORSIA, изложенными в пункте 3.1.3, и поручить Совету включить их в задачу по разработке методики периодической оценки CORSIA.	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиация является экологически устойчивой"
<i>Финансовые последствия</i>	Мероприятия, о которых говорится в прилагаемом рабочем документе Ассамблеи, будут осуществляться в зависимости от наличия ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2026–2028 гг., и/или за счет внебюджетных взносов в соответствии с бизнес-планом ИКАО на 2026–2028 гг.
<i>Справочный материал</i>	<i>Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) и ее Парижское соглашение</i> <i>Конвенция о международной гражданской авиации</i> Резолюции А41-21 и А41-22 Ассамблеи А41-WP/468, А41-WP/469 и А41-WP/470

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Международная организация гражданской авиации (ИКАО) в своих предыдущих резолюциях по вопросам изменения климата признала принцип общей, но дифференцированной ответственности и принцип справедливости, установленные Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) и ее Парижским соглашением, принимая во внимание различные национальные условия, а также принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной авиации, заложенные в Чикагской конвенции. При разработке и осуществлении международных планов действий в области авиации и изменения климата необходимо следовать вышеуказанным принципам и отражать их.

1.2 Решение вопросов в области международной авиации и изменения климата является одним из неотъемлемых компонентов процесса глобального управления климатом. Придерживаясь вышеуказанных принципов, международная отрасль гражданской авиации могла бы внести более существенный вклад в достижение комплекса целей в рамках Парижского соглашения с помощью определяемых на национальном уровне вкладов (ОНУВ), идей справедливости и обоснованности, разделения труда, многостороннего взаимодействия и взаимовыгодного сотрудничества.

1.3 ИКАО выдвинула цель обеспечения углеродно-нейтрального прироста начиная с 2020 года (CNG 2020), долгосрочную желательную цель (LTAG) до 2050 года и цель по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации на 5 % к 2030 году посредством использования устойчиво производимого авиационного топлива (SAF), авиационного топлива с более низким содержанием углерода (LCAF) и других более чистых источников энергии для авиации. В целях повышения осуществимости вышеуказанных целей и соответствующих планов и мер Китай предлагает развитым странам взять на себя историческую ответственность и активно предоставлять развивающимся странам достаточную, доступную, поддающуюся контролю, отчетности и проверке финансовую и техническую поддержку, в соответствии с упомянутыми в пункте 1.1 принципами.

1.4 Будучи крупнейшей развивающейся страной и вторым по величине рынком перевозок гражданской авиации, Китай придерживается философии экологичного развития гражданской авиации и остается одной из важных сторон, способствующих устойчивому развитию мировой гражданской авиации, а также показывает существенные результаты в экологичном развитии гражданской авиации. На основании принципа общей, но дифференцированной ответственности Китай готов содействовать развитию многосторонней платформы ИКАО по сотрудничеству в области сокращения эмиссии и предлагает всем государствам присоединиться к разработке совместной инициативы "Экологичный воздушный Шелковый путь" и с учетом своих возможностей внести активный определяемый на национальном уровне вклад для содействия устойчивому развитию международной авиации и достижения комплекса целей в рамках Парижского соглашения.

2. ДОСТИЖЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ КИТАЯ В ОБЛАСТИ ЭКОЛОГИЧНОГО РАЗВИТИЯ

2.1 Исходя из собственных возможностей, гражданская авиация Китая систематически внедряет необходимые меры и заключает договоренности в целях экологичного развития, предпринимает активные и решительные действия по сокращению эмиссии и добивается положительных результатов. К концу 2024 года эмиссия углерода на тонно-километр для самолетного парка гражданской авиации Китая составила 0,854 кг, а эмиссия углерода на одного

пассажира в аэропортах – 0,271 кг. Это лучшие показатели за всю историю, которые вывели Китай в число передовых авиационных держав.

2.1.1 Активное содействие исследованиям, разработке и внедрению устойчиво производимого авиационного топлива (SAF). В сентябре 2024 года гражданская авиация Китая запустила экспериментальный проект по SAF, сосредоточившись на исследованиях и изучении в таких ключевых областях, как модели гарантированного снабжения топливом, мониторинг качества масла, оценка влияния, разработка политики и стандартов, в целях накопления опыта и создания прочной основы для последующего активного и неуклонного содействия внедрению SAF. В 2025 году был начат второй этап осуществления экспериментального проекта, который еще больше увеличил его масштаб и в рамках которого основное внимание уделялось развитию механизмов сертификации устойчивости. На сегодняшний день было выполнено в общей сложности около 42 000 соответствующих рейсов, и безопасность полетов оставалась стабильной в течение всего экспериментального периода.

2.1.2 Непрерывное повышение степени электрификации деятельности в аэропортах. С 2018 года, опираясь на предыдущий опыт и достижения науки, гражданская авиация Китая продвигает такие ключевые инициативы, как применение работающих от иных источников энергии транспортных средств в аэропортах, установка и использование систем для замены вспомогательных силовых установок (BSU) воздушных судов. К концу мая 2025 года доля электромобилей, используемых на территории аэропортов Китая, превысила 30 %, а степень локализации систем и оборудования превысила 90 %. В аэропортах с годовой пропускной способностью более 5 миллионов пассажиров коэффициент установки и использования систем для замены BSU воздушных судов стабильно превышает 95 %, что позволяет сократить эмиссию CO₂ примерно на 3,5 млн тонн в год. Годовая выработка электроэнергии фотоэлектрическими установками в аэропортах превысила 60 млн киловатт-часов.

3. ВЗГЛЯДЫ И МНЕНИЯ КИТАЯ ОТНОСИТЕЛЬНО МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ И ИЗМЕНЕНИЯ КЛИМАТА

3.1 Решение вопросов в области международной авиации и изменения климата является одним из неотъемлемых компонентов процесса глобального управления климатом. Необходимо придерживаться целей в области устойчивого развития ООН (ЦУР ООН) и основных принципов, установленных РКИК ООН и ее Парижским соглашением, в частности принципа общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей. С учетом различных национальных условий и в соответствии с системой определяемых на национальном уровне вкладов (ОНУВ), закрепленной в Парижском соглашении, государства-члены ИКАО должны с помощью принципа разделения труда, многостороннего взаимодействия и взаимовыгодного сотрудничества добиваться того, чтобы международная авиация вносила более существенный вклад в достижение комплекса целей в рамках Парижского соглашения.

3.1.1 Такие цели ИКАО, как CNG 2020, LTAG 2050 и сокращение эмиссии CO₂ международной авиации на 5 % к 2030 году посредством использования более чистых видов топлива, не основывались на необходимых результатах технико-экономического анализа, а также не проводилась тщательная оценка затрат и последствий для стран, особенно развивающихся, в связи с чем поставленная в резолюции Ассамблеи задача не была выполнена. Согласно рабочему документу Китая (A41-WP/469), представленному на 41-й сессии Ассамблеи, если развитые страны неспособны полностью и эффективно выполнять в рамках ИКАО свои международные обязательства по РКИК ООН в достижении так называемых глобальных коллективных целей, то

развивающимся странам и странам с формирующейся рыночной экономикой потребуются добиться совокупного сокращения эмиссии, объем которого значительно превышает показатели развитых стран, или же развивающимся странам придется отказаться от развития своей международной авиации или смириться с крайне низким уровнем ее развития (см. добавление).

3.1.2 Что касается мониторинга и представления отчетности в отношении LTAG (LMR), то в п. 9 A41-21 четко сказано: "просит Совет регулярно следить за ходом осуществления всех элементов корзины мер, направленных на достижение целей LTAG, в том числе посредством... дальнейшей оценки сокращения эмиссии CO₂ и последствий изменения климата с точки зрения затрат для международной авиации, а также регионов и стран, особенно развивающихся стран... и средств реализации". Для того чтобы выполнить требования резолюции Ассамблеи, внедрение LMR должно быть конкретно определено на региональном и государственном уровне в целях обеспечения достаточной научно-технической информационной поддержки для всех государств. При этом содержание LMR должно учитывать потребность развивающихся стран в финансировании и технологиях для сокращения эмиссии международной авиации, в финансировании и технической поддержке, предоставляемой развитыми странами развивающимся странам для сокращения эмиссии международной авиации, в финансировании и технической поддержке, получаемых развивающимися странами, а также прогресс в области сокращения эмиссии международной авиации, достигнутый с помощью такого финансирования и технической поддержки.

3.1.3 Рыночные меры и использование SAF и других более чистых источников энергии для авиации служат важными подходами к декарбонизации международной авиации.

Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA). В ходе 41-й сессии Ассамблеи было скорректировано правило расчета обязательств по компенсации в рамках CORSIA в целях обеспечения большей справедливости. Однако суть в том, что правило расчета привязано к CNG 2020 и индивидуальное увеличение объемов эмиссии углерода остается неизменным. Необходимо совершенствовать и пересматривать его путем последующей периодической оценки и тщательного анализа. Китай считает, что при разработке методики периодической оценки CORSIA, помимо объективного описания эмиссии международной авиации и спроса и потребления применительно к используемым для компенсации продуктов, важнее предложить направления для последующей оптимизации и пересмотра в соответствии с руководящими принципами разработки и реализации рыночных мер (PM) для международной авиации, принятых на основе резолюций Ассамблеи². Таковы и требования резолюции A41/22-17 Ассамблеи. В то же время Китай всегда считал, что для повышения эффективности реализации CORSIA все государства должны участвовать в реализации CORSIA на добровольной основе, что включает добровольное определение базового уровня и приемлемых используемых в целях компенсации продуктов и стандартов. Кроме того, развитые страны должны взять на себя ответственность за историческую эмиссию своей международной авиации³.

SAF. В настоящее время применение SAF и других более чистых источников энергии для авиации по-прежнему сопряжено с ограничениями, связанными с объемами поставок сырья, процессами переработки, сертификацией безопасности полетов, сертификацией устойчивости и ценами. Для расширения масштабов применения SAF государствам необходимо укреплять сотрудничество на

² Китай подробно описывает эту методику в документе CAEP/13-WP/78.

³ Китай подробно описывает основы для разработки национальных планов внедрения CORSIA (NDPIC) в добавлении В к документу A41-WP/468.

основе взаимного уважения и взаимной выгоды. При этом развитые страны должны оказывать развивающимся странам поддержку в области финансов, технологий и наращивания потенциала.

3.2 Достижение LTAG ИКАО будет зависеть от того, смогут ли развитые страны предоставить развивающимся странам достаточную, доступную, поддающуюся контролю, отчетности и проверке финансовую помощь для достижения прогресса в преобразовании авиации в низкоуглеродную отрасль. Организация Объединенных Наций приняла меры в отношении финансирования глобального управления климатом. При разработке и внедрении механизма финансирования деятельности по сокращению авиационной эмиссии ИКАО должна соблюдать соответствующие принципы ООН, в частности принцип, определенный РКИК ООН и ее Парижским соглашением, согласно которому развитые страны должны следовать международно-правовым принципам и предоставлять финансирование для оказания помощи развивающимся странам по касающимся климата вопросам, а другим странам следует действовать на добровольной основе.

— — — — —

APPENDIX

1. China has submitted a working paper (A41-WP/469) to 41st Session of the Assembly, claiming that according to the classification of countries of World Economic Situation and Prospects published by the United Nations, international aviation emissions data⁴ published by International Energy Agency (IEA) are divided into developed countries and developing countries (including economies in transition), and calculate international aviation emissions under 2 scenarios. Take scenario 1 as an example⁵. In order to achieve ICAO's goal of LTAG 2050, if CORSIA continues to be implemented after 2035 with the responsibility distribution methodology remaining unchanged, and the baseline decreases proportionally to zero during 2035-2050, the international aviation will need to cumulatively reduce 12.54 billion tons of carbon emissions between 2021 and 2050. Among them, the emissions reduction amount by airlines from developing countries will account for 70%, which is significantly higher than that by airlines from developed countries (as shown in Figure 1).

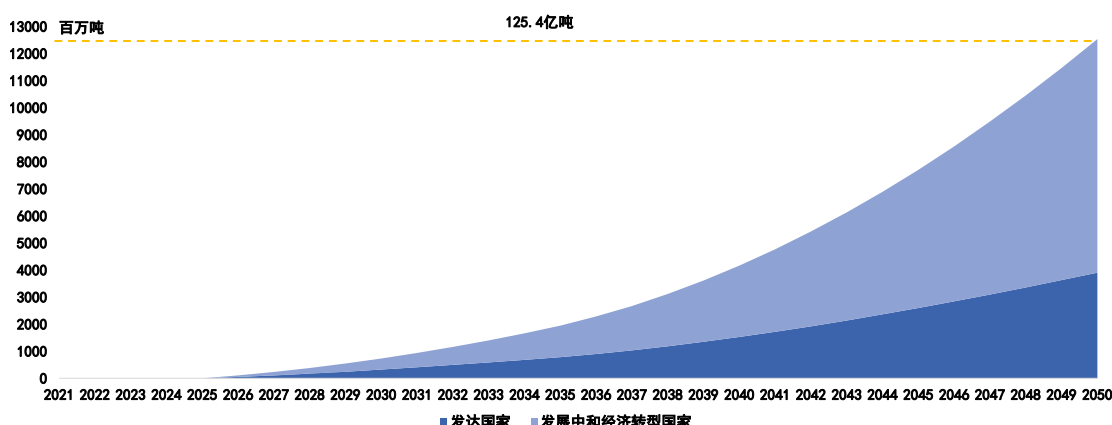


Figure1 Cumulative CO₂ emissions are needed to be reduced by global international aviation to achieve LTAG 2050 from 2021 to 2050

Data Source: Working Paper (A41-WP/469) submitted to the 41st Session of the Assembly by China

— KOHEI —

⁴ The international aviation emissions data from the IEA are calculated based on fuel consumption, which, in the phase where SAF has not yet achieved commercial large-scale use, basically reflects the changes in fuel efficiency brought by advancement in aircraft technology and operational technology. Therefore, the projections of future international aviation carbon emissions in China's working paper (A41-WP/469) submitted to the 41st Session of the Assembly have taken into account the emissions reduction effects resulting from aircraft technology upgrades and improved operational efficiency.

⁵ A41-WP/469 Scenario 1 assumes that international aviation carbon emissions return to the 2019 levels in 2025, the growth rate of international aviation emissions in 2026-2030 returns to the average annual growth rate of 2000-2010, and the average annual growth rate of international aviation emissions in 2031-2035 is 0.5% lower than that in 2026-2030, and that every subsequent five-year period will witness a 0.5% reduction in the growth rate compared to the preceding period, and so on.