



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды – Схема компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)

РЕАЛИЗАЦИЯ CORSIA В КАЧЕСТВЕ ЕДИНСТВЕННОЙ ГЛОБАЛЬНОЙ РЫНОЧНОЙ МЕРЫ

(Представлено Африканской комиссией гражданской авиации от имени 54 африканских государств²)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлены мнения о системе компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) как о единственной глобальной рыночной мере (GMBM) для решения проблемы эмиссии углерода от международной авиации. В нем освещаются результаты, достигнутые африканскими государствами, определяются возможности и проблемы в области осуществления, а также подчеркивается необходимость расширения глобального сотрудничества. Кроме того, в документе описываются возникающие опасения по поводу внедрения дублирующих друг друга региональных рыночных мер, которые могут поставить под угрозу экологическую целостность, экономическую справедливость и согласованность глобальных действий по борьбе с изменением климата в международной авиации.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) вновь подтвердить, что CORSIA является единственной глобальной рыночной мерой (PM) в рамках ИКАО, направленной на решение проблемы эмиссии CO₂ от международной авиации;
- b) просить избегать дублирующих или односторонних рыночных мер, особенно тех, которые могут привести к двойному учету эмиссии CO₂, и обеспечить, чтобы эмиссия CO₂ от международной авиации учитывалась только один раз;
- c) укреплять такие программы поддержки, как Помощь, наращивание потенциала и подготовка персонала для CORSIA (ACT -CORSIA), и расширять усилия по оказанию технической помощи нуждающимся развивающимся государствам, отрасли и всем соответствующим заинтересованным сторонам;
- d) использовать информацию в данном документе для пересмотра и изменения резолюции A41-22 Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО);

¹ Тексты на английском и французском языках предоставила АКГА

² Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Мавритания, Маврикий, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Уганда, Того, Тунис, Южный Судан, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия и Южная Африка.

е) призвать Совет четко определить "методологию/механизм" периодического обзора CORSIA и роль технического периодического обзора, проводимого CAEP.	
<i>Стратегические цели:</i>	Настоящий рабочий документ касается Стратегической цели "Авиация является экологически устойчивой".
<i>Финансовые последствия:</i>	При условии выделения бюджетных ассигнований ИКАО
<i>Справочный материал:</i>	• Дос 7300" Конвенция о международной гражданской авиации" • Резолюция A41-21 Ассамблеи ИКАО • Резолюция A39-3 Ассамблеи ИКАО • Государства CORSIA для пар государств 1, 2, 3, 4 и 5-го изданий главы 3 • Ежегодный обзор ИАТА за 2024 год • Отчет AFRAA по воздушному транспорту за 3 квартал 2024 года

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1. В преамбуле Чикагской конвенции признается важное значение международной гражданской авиации для установления и поддержания дружбы между народами. На 39-й сессии Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО) международное сообщество гражданской авиации приняло систему компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) в качестве единственной глобальной РМ для решения проблемы эмиссии CO₂ от международной авиации (резолюция A39-3 Ассамблеи).

1.2. После 39-й сессии Ассамблеи ИКАО успешно подготовила том IV Приложения 16 для CORSIA и связанное с ним Техническое руководство по окружающей среде. Кроме того, были разработаны различные элементы внедрения CORSIA, которые были предоставлены государствам и эксплуатантам воздушных судов в дополнение к трем этапам внедрения CORSIA (экспериментальный этап 2021-2023 гг., первый этап 2024-2026 гг. и второй этап 2027-2035 гг.).

1.3. Соответственно, Совет раз в три года проводит периодические обзоры CORSIA и вносит необходимые коррективы в эту систему с учетом динамичного характера международной авиации.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1. В настоящее время CORSIA находится на первом этапе реализации (2024 - 2026 годы). С начала экспериментального этапа (2021 - 2023 годы) число государств-участников неуклонно росло, как показано в анализе опубликованных изданий государств CORSIA для пар государств по главе 3. В приводимой ниже таблице показан этот рост как на мировом, так и на африканском уровне. Африканские страны, добровольно принявшие участие в CORSIA, составляют 50% от 54 африканских государств.

Год (с 1 января года)	Мировой уровень	Увеличение в % во всем мире	Африка	Увеличение в % Африка в сравнении с миром
2020				
2021	88	Базовый	17	19 %
2022	107	6 %	20	18 %
2023	115	14 %	21	18 %
2024	126	25 %	25	20 %
2025	129	28 %	27	21 %

2.2. В приложении к резолюции A41-21 Ассамблеи ИКАО, в которой излагаются руководящие принципы разработки и осуществления рыночных мер для международной авиации, содержится призыв избегать дублирования РМ и обеспечивать учет эмиссии CO₂ от международной авиации только один раз.

2.3. Большинству ("в настоящее время порядка 50%") африканских государств было рекомендовано присоединиться к экспериментальному и первому этапам для того, чтобы получить представление о трудностях и преимуществах внедрения до начала обязательных этапов. Эти государства получили поддержку в рамках региональных практикумов ИКАО, помощь в рамках Программы помощи, наращивания потенциала и подготовки кадров для CORSIA (ACT-CORSIA) от различных государств и в рамках инициатив по наращиванию потенциала для внедрения CORSIA. Это свидетельствует о похвальном совместном подходе на континенте и на глобальном уровне, подчеркивая необходимость оказания дальнейшей поддержки на протяжении всего этапа внедрения CORSIA, в особенности; если ожидается, что "компенсация" будет применима к последующим годам.

2.4. Несмотря на обоснованную структуру CORSIA, эксплуатанты воздушных судов также подпадают под действие других региональных рыночных мер. Эти региональные РМ налагают дополнительные требования к мониторингу, отчетности и верификации (MRV), а также компенсационные обязательства непосредственно на эксплуатантов воздушных судов. Для африканских эксплуатантов воздушных судов, многие из которых выполняют полеты на авиационных рынках, которые все еще находятся на стадии роста, такие дублирующие друг друга требования создают перекос рыночных процессов, увеличивают административное и экономическое бремя и подрывают эффективность CORSIA и ведущей роли ИКАО, как это предусмотрено в Чикагской конвенции. Введение глобальных налогов солидарности для авиации может еще больше усугубить эти проблемы, поскольку приведет к дополнительным расходам для эксплуатантов воздушных судов из развивающихся регионов, что потенциально замедлит их развитие и снизит конкурентоспособность на международном рынке. Тем временем; эксплуатанты воздушных судов из тех регионов, которые могут применять свои односторонние региональные РМ, освобождаются от компенсации CORSIA, если они реализуют только эти региональные рыночные меры. Такая практика, в случае ее подтверждения, может привести к недобросовестной конкуренции между эксплуатантами воздушных судов из развивающихся государств и другими эксплуатантами.

2.5. Внедрение многочисленных региональных РМ требует от эксплуатантов воздушных судов инвестировать средства в механизмы обеспечения соблюдения требований, в подготовку

персонала, в обновление систем отчетности и заключение договоров с третьими сторонами, что способствует увеличению эксплуатационных расходов. Это делает полеты более дорогими, создает недобросовестную конкуренцию и потенциально подталкивает африканские государства к использованию менее безопасных видов транспорта.

2.6. В результате существования этих региональных РМ африканские авиакомпании несут значительные расходы и дополнительное административное бремя, как подробно показано в таблице ниже:

РМ	Африканское государство/авиакомпания	Комментарии	Затраты
Система торговли квотами на эмиссию в ЕС	Эфиопиян Эрлайнз Кения Эруэйз Иджипт Эйр, Эйр Сенегал СА	Затраты на MRV Стоимость компенсации	
Система торговли квотами на эмиссию в Великобритании	Эфиопиян Эрлайнз Кения Эруэйз Иджипт Эйр	Затраты на MRV Стоимость компенсации	
Глобальный налог солидарности <i>Источник: Промежуточный доклад Целевой группы по глобальному налогу солидарности от ноября 2024 года</i>	Кения (сопредседатель), Сенегал, Сьерра-Леоне, Замбия, Джибути, Сомали, Того (присоединился на КС29), Африканский союз (наблюдатель)	Предлагает налог на авиационные билеты для часто летающих пассажиров	Начиная с 9 долларов США для второго рейса пассажира и увеличиваясь до 177 долларов США для его двадцатого в том же году рейса

2.7. Согласно ежегодному отчету Ассоциации африканских авиалиний (AFRAA) за 2024 год, на долю авиации Африки приходилось лишь 2,1% объема мировых авиаперевозок. Однако, согласно **долгосрочному прогнозу перевозок ИКАО, в 2018-2050 годах прогнозируется ежегодный рост на 4%.**

2.8. Согласно прогнозам Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), в 2024 году африканские авиакомпании получают совокупную чистую прибыль после уплаты налогов в размере 100 млн. долл. США, что станет вторым прибыльным годом подряд после кризиса COVID-19. Однако это означает полученную прибыль в размере всего 0,90 долл. США на пассажира, что значительно ниже среднемирового показателя в 6,14 долл. США на пассажира. ИАТА отмечает³, что на долю стран Африки, где проживает 17% населения мира, приходится примерно 2% от общего объема мировых авиаперевозок.

2.9. Для социально-экономического развития Африки крайне необходима устойчивость авиации. Наличие дублирующих РМ и налогов влияет на устойчивость авиации, увеличивая эксплуатационные расходы и приводя к двойным компенсационным обязательствам по выбросам СО₂ от международной авиации.

³2 https://www.iata.org/en/pressroom/2024-releases/2024-07-02-02/?utm_source=chatgpt.com

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1. Необходимо поддерживать дух резолюций Ассамблеи ИКАО для обеспечения того, чтобы в отношении государств больше не вводились односторонние меры, выходящие за рамки мер, согласованных на многосторонней основе в ИКАО. Африканские государства и отрасль сталкиваются со многими проблемами, такими как недостатки инфраструктуры, высокие эксплуатационные расходы и ограниченная связность, что сказывается на их прибыльности и доле рынка. Хотя африканские государства продолжают активно участвовать в CORSIA и извлекают пользу от усилий по наращиванию потенциала, сохраняется обеспокоенность по поводу ее структуры и экономических последствий. Предстоящие обзоры CORSIA дают возможность рассмотреть эти вопросы и улучшить согласованность с Парижским соглашением. Возможно, потребуется расширенное и более четкое документированное определение "методологии/механизма" периодического обзора CORSIA, а также роли технического периодического обзора Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP).

3.2. Африканские государства подтверждают свою приверженность принципам CORSIA, принятой ИКАО в качестве единственной глобальной РМ для решения проблемы эмиссии углерода от международной авиации. Африканские государства настоятельно призывают Ассамблею положить конец всем и любым возможным региональным дублирующим РМ, налогам/сборам и поддержать ведущую роль ИКАО в обеспечении экологической устойчивости авиации.

- КОНЕЦ -