



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

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

РАССМОТРЕНИЕ РАСХОДОВ, ОЖИДАЕМЫХ В РАМКАХ CORSIA

(Представлено Пакистаном)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе подчеркивается необходимость рассмотрения финансовых последствий внедрения Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA), особенно для развивающихся государств. По итогам 41-й сессии Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО) были пересмотрены базовые показатели CORSIA, что, как ожидается, приведет к появлению первого позитивного коэффициента секторального роста (SGF) в 2024 году и от эксплуатантов самолетов потребуется взять на себя компенсационные обязательства. Эти обязательства влекут за собой дополнительные расходы, в первую очередь из-за закупки топлива, отвечающего критериям CORSIA (CEF) и приемлемых единиц выбросов CORSIA (EEU).

Ожидается, что развивающиеся государства, в которых авиация является жизненно важным условием социально-экономического развития, столкнутся с несоразмерно высокими затратами, связанными с соблюдением требований. Это объясняется как ограниченным объемом приемлемого сырья для производства CEF, так и узким набором приемлемых компенсационных единиц, соответствующих текущим критериям EEU. Кроме того, технические и финансовые барьеры на пути сертификации и производства устойчивых видов топлива не способствуют участию производителей в этих регионах. Эти вызовы могут ограничить вклад развивающихся государств в достижение глобальных климатических целей.

Для обеспечения того, чтобы действия по борьбе с изменением климата в рамках CORSIA были эффективными и инклюзивными, ИКАО настоятельно рекомендуется пересмотреть и расширить свои критерии как для CEF, так и для EEU.

Устраняя эти барьеры, связанные с затратами, ИКАО может укрепить целостность и справедливость CORSIA, обеспечить более широкое международное участие и поддержать устойчивое развитие авиации в странах с развивающейся экономикой.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) поручить ИКАО пересмотреть критерии для CEF, включая расширение приемлемого сырья и устранение барьеров, препятствующих появлению производителей в развивающихся государствах;

б) поручить ИКАО пересмотреть и расширить перечень EEU в рамках CORSIA, включая потенциальные компенсации в соответствии с механизмом статьи 6.4 Парижского соглашения; с) принять все возможные меры, чтобы снизить финансовое бремя для развивающихся государств и их эксплуатантов воздушных судов в ходе внедрения CORSIA.	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиация экологически устойчива"
<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочный материал</i>	

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В настоящее время реализуется первый этап Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA). В решении, принятом на 41-й сессии Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО), государства-члены договорились пересмотреть базовые показатели, используемые для расчета компенсационных обязательств в рамках этой системы. Решение о корректировке базовых показателей CORSIA было принято для того, чтобы гарантировать, что CORSIA окажет ощутимое влияние на управление авиационной эмиссией.

1.2 Применение этих пересмотренных базовых показателей ложится несоразмерным экономическим бременем на развивающиеся государства и потенциально может отразиться на конкурентоспособности и связности их авиационных секторов. Ожидается, что скорректированные базовые показатели обеспечат первый позитивный коэффициент секторального роста (SGF) в 2024 году. Это означает, что эксплуатанты самолетов должны будут брать на себя компенсационные обязательства и соблюдать требования мониторинга, отчетности и верификации (MRV), если они выполняли перевозки на маршрутах между государствами, добровольно участвующими в CORSIA.

1.3 Компенсационные требования приведут к дополнительным расходам для эксплуатантов, в частности, на закупку топлива, соответствующего критериям CORSIA (CEF) и приемлемых единиц выбросов CORSIA (EEU), чтобы сокращать и компенсировать выбросы соответственно.

1.4 На развивающиеся государства, вероятно, ляжет относительно более значительное бремя, поскольку авиация является ключевым фактором экономического роста, а эксплуатанты часто работают с небольшим коэффициентом прибыльности.

1.5 К ИКАО обращена просьба расширить критерии для CEF и EEU, чтобы предоставить максимально широкий набор вариантов снижения затрат, которыми могут воспользоваться эксплуатанты самолетов в развивающихся государствах, обеспечивая при этом непрерывное достижение ИКАО своих амбициозных целей в борьбе с изменением климата.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Одной из проблем, связанных с CEF, является ограниченный объем сырья, соответствующего критериям CORSIA для топлива. Это ограничивает доступность CEF, поскольку многие потенциальные виды сырья, имеющиеся в развивающихся странах, считаются несоответствующими действующим критериям. Учитывая и без того высокие затраты, связанные с CEF, такой подход возлагает дополнительное финансовое бремя на эксплуатантов самолетов, пытающихся сократить свои компенсационные обязательства в рамках CORSIA.

2.2 Еще одно беспокойство заключается в том, что технические сложности, связанные с сертификацией устойчивости и оценкой жизненного цикла CEF, сдерживают производителей в развивающихся странах, желающих подать заявку на сертификацию в соответствии с требованиями этой системы. Кроме того, из-за высоких капиталовложений, необходимых для налаживания производства CEF, такой подход ИКАО уменьшает потенциальный вклад развивающихся государств, даже если они обладают большим количеством сырья.

2.3 ИКАО предпочла предписывающий подход в отношении EEU CORSIA, который ограничивает диапазон компенсаций, квалифицируемых как приемлемые. Несмотря на то, что акцент на недопущении двойного учета вполне понятен, необходимо пересмотреть текущий процесс и рассмотреть вопрос о включении дополнительных компенсационных обязательств. В частности, ИКАО может рассмотреть вопрос о применении положений механизма статьи 6.4 Парижского соглашения, который согласуется с Целями Организации Объединенных Наций (ООН) в области устойчивого развития (ЦУР), в частности, с проектами, подпадающими под действие статьи 6.4. Поскольку ООН признает эти проекты приемлемыми, ИКАО может рассмотреть вопрос о включении их в качестве EEU CORSIA, чтобы помочь расширить набор предлагаемых компенсационных обязательств.

2.4 Исходя из вышеизложенного, ИКАО рекомендуется активно работать над снижением финансового бремени для эксплуатантов самолетов в развивающихся странах, выполняя таким образом свои климатические обязательства и одновременно поддерживая устойчивое развитие авиации в этих государствах.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 ИКАО настоятельно рекомендуется пересмотреть свои критерии соответствия требованиям для CEF и EEU, чтобы уменьшить финансовое бремя для развивающихся государств и поддержать необходимый рост авиации при одновременном достижении целей в борьбе с изменением климата. Расширение критериев приемлемости не только повысит экономическую эффективность, но и гарантирует, что климатические меры соответствуют принципу ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания".