



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата

Пункт 18 повестки дня. Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)

ВОПРОСЫ РЕАЛИЗАЦИИ СЦЕНАРИЕВ ДОЛГОСРОЧНОЙ ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ ПО СОКРАЩЕНИЮ ЭМИССИИ CO₂ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ И ИХ ВЗАИМОСВЯЗЬ С CORSIA

(Представлено Российской Федерацией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлен анализ возможности достижения проектируемых результатов, представленных в трех интегрированных сценариях реализации LTAG, в контексте **реального** и немедленного сокращения эмиссии CO₂ в секторе международной гражданской авиации, а также вносится предложение в отношении дополнительных мероприятий для включения в сценарии LTAG с целью достижения нулевых глобальных выбросов CO₂ к середине столетия.

Также в документе представлены соображения в отношении необходимости эволюционного перехода от реализации проекта CORSIA к реализации согласованного сценария LTAG.

Действия: действия Ассамблеи представлены разделе 4 настоящего документа.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Экономическое развитие воздушного транспорта" и "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Данный рабочий документ не имеет прямых финансовых последствий для всех государств – членов ИКАО
<i>Справочный материал</i>	Доклад об осуществимости долгосрочной желательной цели (LTAG) по сокращению эмиссии CO ₂ для международной авиации ² Дос 10178, Доклад Совещания высокого уровня по вопросу осуществимости долгосрочной желательной цели сокращения эмиссии CO ₂ международной авиации (HLM-LTAG)

¹ Версия на русском языке представлена Российской Федерацией.

² <https://www.icao.int/environmental-protection/LTAG/Pages/LTAGreport.aspx>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Согласно последним научным выводам Межправительственной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК) ООН, достижение цели нулевого уровня глобальных нетто выбросов CO₂ к 2050 году может дать наилучший шанс сохранить среднемировой рост температуры ниже 1,5°C, и что эта цель достижима лишь при немедленном и существенном сокращении выбросов во всех секторах.

1.2 Не подлежит сомнению тот факт, что МГЭИК ООН призывает к **реальному** и немедленному сокращению эмиссии парниковых газов во **всех** индустриальных секторах на глобальном уровне для достижения целей Парижского соглашения³.

1.3 Также вполне очевидно, что мероприятия, проводимые государствами – членами ИКАО с целью внедрения CORSIA, создают препятствия для достижения этой цели. Это обусловлено тем, что система CORSIA по сути является механизмом возврата инвестиций в экологические проекты в других индустриальных секторах посредством приобретения эмиссионных кредитов на открытых "углеродных" рынках, в отношении чего Ассамблея ИКАО неоднократно высказывала свою серьезную обеспокоенность⁴.

1.4 Отток финансовых средств из отрасли замедляет ее техническую модернизацию и, как следствие, увеличивает объемы эмиссии в секторе международной гражданской авиации. В этой связи уместен вопрос о совместимости системы CORSIA с усилиями мирового сообщества, направленными на сокращение эмиссии парниковых газов, а также с мероприятиями, предусмотренными интегрированными сценариями для достижения долгосрочной желательной цели сокращения выбросов CO₂ для международной авиации.

2. ПОЧЕМУ ВСЕ ТРИ ИНТЕГРИРОВАННЫХ СЦЕНАРИЯ LTAG НЕ ВЫГЛЯДЯТ РЕАЛИСТИЧНЫМИ?

2.1 Все три сценария отводят главную роль в сокращении эмиссии CO₂ устойчиво производимым видам авиационного топлива (SAF). Нет сомнений в том, что эти виды топлива обладают потенциалом сокращения эмиссии CO₂. Однако в настоящий момент существует значительная неопределенность в отношении возможности наращивания объемов производства SAF при снижении их цены до приемлемого уровня, а также значимости вклада этих видов топлива в реальное снижение эмиссии CO₂ с учетом эмиссии жизненного цикла CO₂ при их производстве. При этом следует принять во внимание значительно возрастающие риски продовольственной и водной безопасности. Вместе с этим очевидно, что в ближнесрочной перспективе инвестиции в обновление парка воздушных судов и техническую модернизацию инфраструктуры сектора гражданской авиации обеспечат значительно большую эффективность для снижения глобальной эмиссии CO₂ и повышения глобального уровня безопасности полетов.

2.2 Учитывая вышеизложенное уместно рекомендовать ИКАО продолжить исследования потенциального вклада SAF в достижение проектируемых уровней снижения эмиссии CO₂ исходя не из гипотетического предположения о том, что к 2040 году SAF и низкоуглеродные

³ https://unfccc.int/sites/default/files/russian_paris_agreement.pdf

⁴ "...вновь подтверждая обеспокоенность в связи с использованием международной гражданской авиации в качестве одного из потенциальных источников доходов, мобилизуемых для финансирования связанной с климатом деятельности других секторов, и что РМ должны обеспечить справедливые условия для сектора международной авиации по отношению к другим секторам,..." (15-й абзац преамбулы резолюции А40-19. "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)")

авиационные топлива (LCAF) смогут полностью заместить обычные виды авиационного топлива, а из **реалистичной** оценки возможностей для наращивания объемов их производства.

2.3 При этом при выполнении вышеупомянутых исследований следует учитывать не только эмиссию CO₂ "жизненного цикла" SAF и LCAF, но сопроводить их результаты сравнительным анализом экономической эффективности инвестиций в обновление парка воздушных судов по сравнению с инвестициями в производство и закупку SAF и LCAF в контексте целей устойчивого развития отрасли, в особенности в развивающихся странах, а также сравнительным результатом глобального снижения эмиссии CO₂ в секторе международной гражданской авиации с учетом рисков продовольственной и водной безопасности.

2.4 Несмотря на то, что в последнем сценарии водородному топливу отводится весьма скромная роль, перспективы его использования для авиации заслуживают большего внимания. Однако, как и в случае SAF, все еще существует значительная неопределенность в отношении безопасности использования водородного топлива в связи с его исключительно высокой взрывоопасностью. При этом следует предусмотреть затраты на разработку, сертификацию и строительство принципиально новых типов электрических воздушных судов, работающих на водородных топливных элементах, а также затраты на создание глобальной инфраструктуры отрасли для безопасной транспортировки водородного топлива и заправки им воздушных судов.

2.5 Восстановление международных авиационных перевозок после пандемии COVID-19 имеет ярко выраженные региональные различия. Так в развитых странах объемы перевозок уже достигают допандемических значений в то время, как в подавляющем числе развивающихся стран восстановление авиационной деятельности происходит крайне медленно в первую очередь по причине дефицита финансовых средств. В то же время все три сценария в перспективе до 2050 года предполагают значительные инвестиции в отрасль в диапазоне от 274,4 млрд до 1 трлн 563,2 млрд долл. США. В ближнесрочной перспективе дополнительная финансовая нагрузка в большом числе случаев будет губительна для сектора гражданской авиации развивающихся стран. В этой связи вполне уместно предложить развитым странам взять на себя ведущую роль по глобальному финансированию мероприятий, предусмотренных предлагаемыми интегрированными сценариями LTAG.

2.6 Важно отметить, что ни один из интегрированных сценариев LTAG не обеспечивает нулевого уровня глобальных выбросов CO₂ по абсолютному значению к 2050 году. В этой связи в ходе состоявшегося 19–22 июля 2022 года Совещания высокого уровня по долгосрочной желательной цели по сокращению эмиссии CO₂ для международной авиации (HLM-LTAG 2022) была предпринята попытка включить в итоговый доклад предложения о том, что существующий разрыв по остаточной эмиссии может быть заполнен с помощью внесекторальных мер таких, как механизм CORSIA, взяв на себя еще более амбициозные обязательства.

2.7 Вполне очевидно, что такой уровень амбиций приведет к глобальному коллапсу отрасли, а нулевой уровень выбросов CO₂ будет достигнут исключительно за счет прекращения международного воздушного сообщения. В этой связи мировому авиационному сообществу необходимо принять решение либо о консолидации усилий для достижения целей LTAG по **реальному** сокращению эмиссии в секторе на основе его технологической модернизации, либо продолжить внедрение системы CORSIA, приводящей к оттоку капитала из отрасли и глобальному росту объемов эмиссии CO₂ в секторе международной гражданской авиации.

3. МОЖЕТ ЛИ МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАЦИЯ ДОСТИЧЬ ЦЕЛИ НУЛЕВОГО УРОВНЯ ГЛОБАЛЬНЫХ ВЫБРОСОВ CO₂ К СЕРЕДИНЕ ТЕКУЩЕГО СТОЛЕТИЯ?

3.1 Вопросы, поднятые в разделе 2 настоящего документа, наглядно иллюстрируют необходимость дальнейших исследований LTAG с целью проработки более объективных сценариев **реального** снижения объемов эмиссии CO₂ в секторе и определения возможных источников финансирования на глобальном уровне для проектируемых мероприятий.

3.2 Вместе с этим необходимо исследовать дополнительные элементы для включения в число мероприятий по реализации LTAG, которые позволили бы достичь более амбициозных целей. Так, например, известно, что ежегодный глобальный объем эмиссии парниковых газов от природных пожаров, сравним с суммарным объемом эмиссии CO₂ в секторе гражданской авиации всех стран – членов ИКАО. К этому следует добавить снижение поглощающей способности лесных массивов, мегаватты излучаемой тепловой энергии, влияющей на увеличение числа стихийных бедствий – засух и наводнений, значительный материальный и социальный ущерб, а также вред, наносимый живой природе.

3.3 Предложение о создании международных авиационных сил (или международной распределенной авиационной службы) по борьбе с природными пожарами и другими стихийными бедствиями под эгидой ООН уже неоднократно вносилось на рассмотрение Ассамблеи ИКАО, однако до настоящего времени это предложение не получило должного рассмотрения на площадке ИКАО. Включение этого элемента в сценарии LTAG позволит достичь или по меньшей мере приблизиться к цели нулевого уровня выбросов CO₂ к середине столетия, а также окажет реальную поддержку в достижении Целей устойчивого развития ООН до 2030 года на глобальном уровне.

4. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ ИКАО

4.1 Ассамблее предлагается:

- a) *поручить* Совету ИКАО продолжить исследования осуществимости LTAG с целью проработки более объективных сценариев для **реального** снижения объемов эмиссии CO₂ в секторе международной гражданской авиации и определения возможных источников финансирования проектируемых мероприятий на глобальном уровне;
- b) *поручить* Совету ИКАО изучить возможность включения в сценарии LTAG мероприятий по созданию под эгидой ООН международной распределенной авиационной службы по борьбе с природными пожарами и другими стихийными бедствиями;
- c) *согласиться* с необходимостью эволюционного перехода от внедрения CORSIA к реализации мероприятий, предусмотренных согласованным сценарием LTAG, в целях **реального** сокращения эмиссии CO₂ в секторе международной гражданской авиации, а также призвать страны – члены ИКАО отказаться от использования региональных рыночных мер, основанных на торговле квотами на эмиссию CO₂, для международной гражданской авиации⁵.

– КОНЕЦ –

⁵ ETS Европейского союза, ETS Соединенного Королевства и др.