



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ**

**ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

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

**СООБРАЖЕНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ДОЛГОСРОЧНОЙ ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ**

(Представлено Индией)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем документе представлены соображения о том, что необходимо учесть для принятия LTAG в реалистичном и прагматическом ключе, включая концепцию глобальной нетто-эмиссии, что позволит каждому государству внести свой вклад в достижение LTAG в пределах своих национальных временных рамок. В документе также предлагаются надежные механизмы поддержки достижения LTAG, призванные обеспечить, что ни одна страна не останется без внимания.

**Действия:** Ассамблее предлагается постановить, что:

а) LTAG ИКАО должна соответствовать глобальным принципам углеродной нейтральности, поэтому необходимо работать над принятием обязательств по достижению "глобальной нетто-эмиссии в пределах национальных временных рамок отдельных государств" с четким указанием средств реализации, поддерживаемых систематизированным многосторонним механизмом финансирования и политикой в области наращивания потенциала;

б) в рамках LTAG ИКАО следует сделать приоритетной задачей создание механизмов оказания помощи и обеспечить развивающиеся страны надлежащей поддержкой в технической сфере, а также в области финансирования и наращивания потенциала, с тем чтобы укрепить усилия развивающихся стран по уменьшению воздействия международной авиации на изменение климата. Доклад, содержащий предложения по механизмам оказания помощи, в том числе по многостороннему фонду, следует представить на рассмотрение 42-й сессии Ассамблеи;

с) процесс достижения LTAG не должен приводить к возникновению не связанных с тарифами барьеров, препятствующих росту объема перевозок по международным маршрутам. Он не должен приводить к росту олигопольного рынка в отрасли авиаперевозок по трансконтинентальным маршрутам. Вероятно введение углеродных налогов или штрафов для авиакомпаний, которые не в состоянии выполнить отраслевую цель чистого нулевого уровня эмиссии, как указано в схеме EU-ETS, принятой в ЕС. Если ИКАО примет LTAG, эта цель не должна создавать основу для наложения любых карательных мер на авиакомпании, которые не будут придерживаться ее в будущем.

*Стратегические цели*

Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Охрана окружающей среды"

*Финансовые последствия*

Справочный материал	
---------------------	--

## 1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1 Во время сессии Ассамблеи ИКАО, проведенной в сентябре/октябре 2019 года, была принята резолюция А40-18 (9), которая гласит: "просит Совет продолжать изучать осуществимость долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации посредством проведения подробных исследований для оценки возможности достижения и последствий любых предлагаемых целей, включая последствия с точки зрения роста, а также затрат во всех странах, в особенности в развивающихся странах, в целях представления результатов работы на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО. Оценка долгосрочных целей должна включать информацию от государств-членов об их опыте работы по достижению среднесрочной цели".

1.2 Группа LTAG-TG CAEP провела исследование относительно долгосрочной желательной цели (LTAG) и представила свой доклад, опубликованный в марте 2022 года для всех стран. В нем излагаются основные сведения, методики, результаты и трактовки анализа LTAG. В докладе CAEP представлены три возможных сценария: низкого (IS1), среднего (IS2) и высокого (IS3) уровня, составленные для рассмотрения вопроса о LTAG. Эти три сценария IS1, IS2 и IS3 предполагают сокращение углеродной эмиссии на 39, 68 и 87 % соответственно.

1.3 На Сессии высокого уровня по вопросу осуществимости долгосрочной желательной цели сокращения эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации (HLM-LTAG), которое было проведено Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) в ее Штаб-квартире в Монреале 19–22 июля 2022 года, был сделан следующий вывод: "ИКАО и ее государствам-членам рекомендуется сотрудничать в стремлении к достижению коллективной долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации (LTAG) – нулевой нетто-эмиссии углерода к 2050 году в поддержку температурной цели Парижского соглашения, признавая, что особые обстоятельства и соответствующие возможности каждого государства (например, уровень развития, степень развитости авиационных рынков, устойчивый рост международной авиации, справедливый переход и национальные приоритеты развития воздушного транспорта) будут определять способность каждого государства внести свой вклад в достижение LTAG в пределах своих национальных временных рамок".

## 2. СООБРАЖЕНИЯ К РАССМОТРЕНИЮ АССАМБЛЕЕЙ ВОПРОСА О LTAG

2.1 В рамках трех сценариев, представленных в докладе CAEP, сокращение углеродной эмиссии на 100 % за счет внутриотраслевых мер не обеспечивается – следовательно, концепцию нулевой нетто-эмиссии невозможно реализовать к 2050 году.

2.2 Парижское соглашение предусматривает достижение климатической нейтральности во второй половине этого века на основе концепции "глобального пика", упомянутого в статье 4 Парижского соглашения, которая гласит:

"Для достижения долгосрочной глобальной температурной цели, установленной в статье 2, Стороны стремятся как можно скорее достичь глобального пика выбросов

парниковых газов, признавая, что достижение такого пика потребует более длительного времени у Сторон, являющихся развивающимися странами".

2.3 В выводах HLM LTAG упоминаются также "... особые обстоятельства и соответствующие возможности каждого государства (например, уровень развития, степень развитости авиационных рынков, устойчивый рост международной авиации, справедливый переход и национальные приоритеты развития воздушного транспорта) будут определять способность каждого государства внести свой вклад в достижение LTAG в пределах своих национальных временных рамок".

2.4 Поэтому любая долгосрочная цель нулевой нетто-эмиссии должна означать "глобальная нулевая нетто-эмиссия", а не "индивидуальная нулевая нетто-эмиссия", при этом развитые страны должны играть ведущую роль в достижении "отрицательной нетто-эмиссии" к целевому году, с тем чтобы уравновесить "положительную нетто-эмиссию" развивающихся стран, поскольку развивающимся странам потребуется больше времени для достижения пика. Таким образом, она основана на принципах общей, но дифференцированной ответственности и равенства.

2.5 В авиационном секторе развивающихся стран будет наблюдаться быстрый рост, в то время как в развитых странах он уже достиг пика или приближается к пиковым уровням, в результате чего рост происходит очень медленно. Рост авиационного сектора вызывает заметное увеличение ВВП и уровня занятости, а в развивающихся странах оказывает непосредственное положительное воздействие в области других ЦУР, таких как ликвидация бедности и уровень занятости. Поэтому чрезвычайно важно, чтобы авиационному сектору развивающихся стран была предоставлена некоторая свобода в генерировании углеродной эмиссии для обеспечения роста.

2.6 Технологии и устойчиво производимые виды авиационного топлива (SAF), необходимые для декарбонизации авиации, все еще находятся на этапе разработки, и определенность в отношении их наличия, доступности и применимости отсутствует. Нет определенности относительно того, когда эти технологии и SAF станут коммерчески жизнеспособны и доступны для всех стран, так чтобы ни одна страна не осталась без внимания. Очевидно, что технологии и SAF сначала станут доступны в развитых странах, а затем в развивающихся странах. Точно так же и ресурсы, необходимые для внедрения этих технологий и SAF будут более доступны для авиационного сектора развитых государств, чем для авиационного сектора развивающихся государств.

2.7 Кроме того, путь, которым предполагается идти к достижению этой цели, основан на полной революции в области технологий, эксплуатации и топлива. Возникнет необходимость в значительных расходах на эту трансформацию, включая: капитальные вложения, расходы на инфраструктуру, технологический переход в области топлива, наращивание потенциала, финансирование и т. д. Это повлечет за собой очень серьезные расходы для авиационного сектора. Поэтому ИКАО потребуется обеспечить доступность для развивающихся стран надлежащих механизмов поддержки.

2.8 В докладе CAEP указано, что общий объем инвестиций, необходимых для достижения LTAG во всех сегментах авиационных секторов, составит от 2873 млрд долл. США до 8576 млрд долл. США. Учитывая рассматриваемые цели нулевой нетто-эмиссии, не будет ошибкой предположить, что объем требуемых инвестиций будет еще больше, чем высшая цифра указанного диапазона, поскольку сценарий IS3 предусматривает сокращение эмиссии углерода лишь на 87 %. Для достижимости LTAG необходимо, чтобы ИКАО создала инициативу климатического

финансирования или механизм финансирования в форме многостороннего фонда, обеспечивающего справедливую, прозрачную и равноправную финансовую поддержку развивающимся странам.

2.9 С учетом сказанного выше предлагается, что, если в вопросе о LTAG будут учтены выводы HLM LTAG, то мы должны рассматривать достижение глобальной нулевой нетто-эмиссии в предположении, что медленное достижение нулевой нетто-эмиссии развивающимися странами может быть скомпенсировано только в том случае, если развитые страны достигнут нулевой нетто-эмиссии до 2050 года. Иными словами, чтобы предоставить развивающимся странам в 2050 году некоторый свободный объем углеродной эмиссии для роста, развитые страны должны достигнуть в 2050 году отрицательной нетто-эмиссии (улавливая больше углерода, чем было выделено). Это означает, что развитые страны должны достигнуть нулевой нетто-эмиссии намного раньше, а не только в 2050 году. Отсюда логически следует, что если развитые страны придут к индивидуальной нулевой нетто-эмиссии лишь в 2050 году, то на самом деле мы будем отдаляться от достижения целей Парижского соглашения, за что нельзя возлагать ответственность на развивающиеся страны.

2.10 Для любых долгосрочных целей необходима определенная степень гибкости, и устанавливая 2050 год в качестве жесткого срока, следует учесть отсутствие данных, четкой временной траектории развития технологий и эксплуатационных усовершенствований, а также неопределенность в отношении будущих проблем в области SAF. Абсолютно необходимо, чтобы в том случае, если ИКАО примет цель достижения глобальной нулевой нетто-эмиссии к 2050 году, эта цель была только желательной, тем более, что, как четко указано в докладе CAEP, нулевая нетто-эмиссия только за счет внутриотраслевых мер определенно недостижима к 2050 году. Важнее всего то, что вклад каждого государства в достижение LTAG будет соответствовать особым обстоятельствам и соответствующим возможностям каждого государства (таким как уровень развития, степень развитости авиационных рынков, устойчивый рост международной авиации, справедливый переход и национальные приоритеты развития воздушного транспорта) в пределах его национальных временных рамок.