



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

КОНФЕРЕНЦИЯ ПО АВИАЦИИ И АЛЬТЕРНАТИВНЫМ ВИДАМ ТОПЛИВА

Мехико, Мексика, 11-13 октября 2017 года

Пункт 2 повестки дня. Программы финансирования и оказания помощи в области альтернативных видов авиационного топлива

ФОРМИРОВАНИЕ УГЛЕРОДНЫХ КРЕДИТОВ НА ОСНОВЕ ПРОЕКТОВ В ОБЛАСТИ РАЗРАБОТКИ И ВНЕДРЕНИЯ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВИДОВ ТОПЛИВА, ВКЛЮЧАЯ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ВИДЫ АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА

(Представлено Секретариатом ИКАО)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе представлены возможные варианты формирования углеродных кредитов на основе проектов в области альтернативных видов топлива в качестве возможного способа уменьшения инвестиционной стоимости проектов.

Действия Конференции представлены в п. 5.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Разработка и внедрение альтернативных видов топлива предоставляет широкие возможности по сокращению эмиссии парниковых газов (ПГ). Кроме того, это потенциальное снижение эмиссии с помощью проектов в области производства и использования альтернативных видов топлива предоставляет возможности по формированию углеродных кредитов для торговли ими на углеродных рынках, что может использоваться в качестве способа уменьшения инвестиционной стоимости проектов.

1.2 Некоторые из существующих схем в области ПГ на национальном, субнациональном и наднациональном уровнях уже предусматривают меры, обеспечивающие формирование углеродных кредитов на основе проектов в области производства и использования альтернативных видов топлива, например:

- а) процессы производства альтернативных видов топлива могут обеспечить снижение эмиссии ПГ различными путями, включая депонирование углерода в процессе производства и переход с сырья, генерирующего значительное количество ПГ, на другие сырьевые материалы;

- b) использование альтернативных видов топлива приводит к замене ископаемых видов топлива, генерирующего больше ПГ, в тех областях конечного использования, где применяются альтернативные виды топлива.

1.3 В контексте международной авиации существуют, в принципе, два пути использования сокращения объемов эмиссии в результате производства и использования альтернативных видов топлива:

- a) сокращение эмиссии и требование компенсации за использование устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF);
- b) формирование углеродных кредитов за пределами сектора международной авиации с помощью проектов и деятельности, обеспечивающих производство и использование альтернативных видов топлива, и последующее использование этих углеродных кредитов для компенсации эмиссии международной авиации.

1.4 На своей 39-й сессии в октябре 2016 года Ассамблея ИКАО приняла резолюцию А39-3 о начале функционирования системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA). Информацию об общей структуре и аспектах внедрения CORSIA можно найти в документе CAAF/2-IP/04.

1.5 Применительно к п. 1.3 а) выше, эксплуатанты воздушных судов, к которым предъявляются компенсационные требования в рамках CORSIA, будут иметь возможность сразу же сократить объем таких требований посредством использования SAF (п. 6 резолюции А39-3, который будет обсуждаться в рамках пункта 3 повестки дня данной Конференции).

1.6 Применительно к п. 1.3 b) выше, эксплуатанты воздушных судов, к которым предъявляются компенсационные требования в рамках CORSIA, смогут приобретать и погашать соответствующие углеродные кредиты для соблюдения таких требований, включая углеродные кредиты, формируемые за счет проектов в области производства и использования альтернативных видов топлива за пределами сектора международной авиации. Совет ИКАО определит, какие виды единиц эмиссии и углеродных кредитов будут подлежать использованию в рамках CORSIA, принимая во внимание необходимость избегать двойного учета сокращения эмиссии.

2. КОМПЕНСАЦИОННЫЕ ПРОГРАММЫ ДЛЯ ФОРМИРОВАНИЯ УГЛЕРОДНЫХ КРЕДИТОВ НА ОСНОВЕ ПРОЕКТОВ В ОБЛАСТИ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВИДОВ ТОПЛИВА

2.1 Деятельность (проекты), обеспечивающая определенный объем сокращения эмиссии ПГ за счет ее реализации, обладает потенциалом генерирования пропорционального объема углеродных кредитов; для этого такая деятельность должна быть зарегистрирована в одной из существующих программ компенсации эмиссии углерода. К таким программам компенсации эмиссии углерода, действующим в настоящее время, относятся: механизм чистого развития (МЧР); "проверенный углеродный стандарт" (VCS); "золотой" стандарт; и кредитные механизмы, администрируемые национальными и субнациональными правительственными учреждениями.

2.2 Такие программы компенсации эмиссии углерода требуют, чтобы зарегистрированные проекты отвечали ряду критериев, касающихся вида деятельности и механизмов расчета и проверки соответствующего объема сокращения эмиссии ПГ. В большинстве этих программ подлежащая регистрации деятельность отвечает таким критериям, так

как она соответствует какой-либо методике, утвержденной в рамках данной программы. Методика устанавливает условия мониторинга, расчета и оценки объема сокращения эмиссии после завершения проекта.

2.3 Механизм чистого развития (МЧР)

2.3.1 Одним из примеров, наглядно иллюстрирующим возможность формирования углеродных кредитов за счет проектов в области альтернативных видов топлива в рамках программ компенсации эмиссии углерода, является механизм чистого развития (МЧР). В контексте Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций по изменению климата (РКИК ООН) МЧР представляет собой один из трех рыночных механизмов, созданных в рамках Киотского протокола.

2.3.2 В рамках МЧР проекты, обеспечивающие сокращение эмиссии ПГ в развивающихся странах, формируют углеродные кредиты, называемые ССВ (сертифицированные сокращения выбросов), каждый из которых эквивалентен одной тонне CO₂. Для формирования ССВ деятельность по проекту должна быть разработана в соответствии с одобренной МЧР методикой. В соответствии с утвержденной методикой в рамках проекта: разрабатывается базовый сценарий; оценивается объем сокращения выбросов, достигнутый благодаря реализации проекта; и демонстрируется наличие фактора дополнительности (т. е. доказывається, что если бы данный проект не был реализован, то сокращения выбросов, за счет которого был сформирован углеродный кредит, не произошло бы).

2.3.3 Несмотря на то что в рамках МЧР были утверждены методики, касающиеся производства и использования различных альтернативных видов жидкого топлива (см. добавление¹) на момент написания данного документа в рамках МЧР не было утверждено каких-либо методик производства и использования альтернативных видов авиационного топлива (AAF). Однако следует отметить, что в рамках МЧР существуют две утвержденные методики, относящиеся к авиационной деятельности, которые были разработаны в сотрудничестве с ИКАО:

- а) методика AM01116: "Электрические системы руления самолетов"; и
- б) методика AMS-I.M.: "Солнечная энергия для воздушных судов местных воздушных линий, обслуживающихся у посадочных галерей".

2.3.4 Относительно CORSIA п. 25 резолюции A39-3 просит Совет ИКАО изучить вопрос о дальнейшей разработке методик, связанных с авиацией, для их применения в программах компенсации, включая механизмы или другие программы в рамках РКИК ООН, и призывает государства применять такие методики (например, методики, упомянутые в предыдущем пункте) при осуществлении деятельности по сокращению авиационной эмиссии CO₂, что может позволить использовать углеродные кредиты, формируемые в результате реализации таких программ в рамках CORSIA, избегая при этом двойного учета эмиссии, если они были одобрены для применения в рамках CORSIA. Кроме того, п. 24 резолюции A39-3 просит Совет ИКАО содействовать использованию сформированных единиц эмиссии, полезных для развивающихся государств.

¹ О методиках МЧР см.: <http://cdm.unfccc.int/methodologies/index.html> [по состоянию на 7 июля 2017 года]

3. ДРУГИЕ ПОЛИТИЧЕСКИЕ ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ФОРМИРОВАНИЯ УГЛЕРОДНЫХ КРЕДИТОВ НА ОСНОВЕ ПРОЕКТОВ В ОБЛАСТИ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВИДОВ ТОПЛИВА

3.1 В целях сокращения объема эмиссии в результате использования топлива в мире используются различные политические инструменты на национальном и субнациональном уровнях. Эти инструменты можно распределить следующим образом:

- a) требования, чтобы определенное количество альтернативного топлива смешивалось с традиционным ископаемым топливом для использования в конкретной области конечного применения (например, на транспорте, промышленных объектах и т. п.);
- b) требования, чтобы альтернативное топливо отвечало определенному стандарту для ПГ.

3.2 В некоторых случаях эти политические инструменты обеспечивают возможность формирования углеродных кредитов:

- a) категория, в которой применяется политический инструмент "группы а)", может предоставлять поставщикам топлива, которые увеличивают процентное содержание альтернативного топлива в смеси больше требуемого минимума, формировать кредиты, которые затем могут продаваться другим заинтересованным участникам системы, которые не соблюдают предъявляемые к ним требования. Передача углеродных кредитов обычно осуществляется в рамках системы торговли кредитами, создаваемой исключительно для поддержки функционирования данного механизма;
- b) схожим образом, категория, в которой применяется политический инструмент "группы b)" может предоставлять поставщикам топлива, которые превышают требования какого-либо стандарта (например, по углеродоемкости), для формирования кредитов, торговля которыми может осуществляться по схеме, схожей с вышеупомянутой.

3.3 Важно отметить, что оба вида политических инструментов обычно предусматривают исключения для конкретного использования; обычно к таким исключениям относится и авиационное топливо. Однако включение АAF в эти инструменты представляется технически возможным: это потребует установления конкретных требований к авиационному топливу, так как это делается в других областях конечного применения.

4. ВАРИАНТЫ ДАЛЬНЕЙШИХ ДЕЙСТВИЙ

4.1 Действующие в настоящее время программы компенсации углеродных выбросов предоставляют возможность формирования углеродных кредитов за счет производства и применения альтернативных видов топлива. Однако соответствующие методики пока не охватывают производство АAF, которые могли бы служить заменой обычным видам авиационного топлива для обеспечения деятельности авиации. Тем не менее уже существуют утвержденные методики формирования углеродных кредитов в других областях, имеющих отношение к авиации.

4.2 Как уже было сказано выше, при производстве альтернативных видов топлива существуют варианты получения углеродных кредитов от компенсационных программ, что может быть использовано в качестве способа уменьшения инвестиционной стоимости проектов. В этом случае формирование углеродных кредитов не будет непосредственным образом связано с сокращением объема эмиссии в результате применения произведенного альтернативного топлива, а будет связано с конкретными аспектами производственного процесса, например:

- а) предприятия, производящие альтернативное топливо из отходов, могут получать углеродные кредиты в рамках какой-либо системы для ПГ, имеющей утвержденную методику для деятельности по использованию отходов с мусорных полигонов, что уменьшает объемы выбросов метана на таких полигонах;
- б) предприятия, производящие альтернативное топливо из любого сырья, могут заявлять об уменьшении выбросов ПГ и, соответственно, получать углеродные кредиты за использование возобновляемых источников энергии в производственном процессе (например, производство электричества за счет солнечной энергии или энергии ветра, генерация пара или тепла за счет солнечной энергии), или за применение технологий улавливания и хранения углерода.

4.3 Не существует технических препятствий для использования других политических инструментов, обеспечивающих формирование углеродных кредитов для ААФ. В большинстве случаев их применению в деятельности международной авиации препятствует национальный или субнациональный характер таких инструментов. Однако представляется возможным создание механизмов, обеспечивающих увязку с авиационной деятельностью на национальном уровне, что позволит формировать углеродные кредиты для ААФ.

5. ДЕЙСТВИЯ С ААФ/2

5.1 С ААФ/2 предлагается принять к сведению возможности формирования углеродных кредитов на основе проектов в области альтернативных видов топлива в качестве возможного способа уменьшения инвестиционной стоимости проектов.

APPENDIX

LIST OF APPROVED CDM METHODOLOGIES ON THE PRODUCTION AND USE OF LIQUID ALTERNATIVE FUELS

- Methodology AMS-I.G.
Plant oil production and use for energy generation in stationary applications
- Methodology AMS-III.T.
Plant oil production and use for transport applications
- Methodology AM0089
Production of diesel using a mixed feedstock of gasoil and vegetable oil
- Methodology ACM0017
Production of biodiesel for use as fuel
- Methodology AMS-I.H.
Biodiesel production and use for energy generation in stationary applications
- Methodology AMS-III.AK.
Biodiesel production and use for transport applications
- Methodology AMS-III.AQ.
Introduction of Biogenic Compressed Natural Gas (Bio-CNG) in transportation applications