



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### СОВЕЩАНИЕ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО ВОПРОСУ ОСУЩЕСТВИМОСТИ ДОЛГОСРОЧНОЙ ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ СОКРАЩЕНИЯ ЭМИССИИ CO<sub>2</sub> МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (HLM-LTAG)

Монреаль, 19–22 июля 2022 года

- Пункт 1 повестки дня. Сценарии и варианты достижения LTAG в области сокращения эмиссии CO<sub>2</sub>.
- Пункт 4 повестки дня. Выводы и рекомендации совещания.

#### СТЕПЕНЬ АМБИЦИОЗНОСТИ LTAG (КЛЮЧЕВОЙ КОМПОНЕНТ 3)

(Представлено Секретариатом ИКАО)

#### АННОТАЦИЯ

В настоящем документе представлена информация о проводившейся после 40-й сессии Ассамблеи ИКАО деятельности по вопросу осуществимости LTAG, касающаяся в основном степени амбициозности этой цели, в рамках процесса обмена информацией и консультаций в ходе обзорных семинаров и Глобальных авиационных диалогов ИКАО, а также с учетом обязательств авиационной отрасли и других заинтересованных сторон.

Действия совещания указаны в п. 5.

#### 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В рамках процесса консультаций между государствами и заинтересованными сторонами ИКАО организовала Глобальные авиационные диалоги по LTAG (GLAD) в виде серии из пяти региональных мероприятий, состоявшихся в мае 2021 года<sup>1</sup> и в марте/апреле 2022 года<sup>2</sup>, в целях обмена информацией и повышения осведомленности о процессе разработки и технического анализа LTAG, а также обеспечения возможности обмена мнениями и ожиданиями для упрощения дальнейшей работы.

1.2 В целях сбора данных и обмена информацией о сокращении эмиссии CO<sub>2</sub> в авиационном секторе ИКАО организовала обзорные семинары 2020–2021 гг. в сентябре 2020 года<sup>3</sup> и сентябре 2021 года<sup>4</sup> соответственно. На этих семинарах государства, лидеры отрасли, представители исследовательских и инновационных организаций поделились своими амбициозными планами, решениями и стратегиями по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub>, создаваемой международной авиацией, включая технологические, эксплуатационные и топливные меры.

<sup>1</sup> Сайт GLAD 2021 года: <https://www.icao.int/Meetings/2021-ICAO-LTAG-GLADS/Pages/default.aspx>

<sup>2</sup> Сайт GLAD 2022 года: <https://www.icao.int/Meetings/2022-ICAO-LTAG-GLADS/Pages/default.aspx>

<sup>3</sup> Сайт обзорного семинара 2020 года: <https://www.icao.int/Meetings/Stocktaking2020/Pages/default.aspx>

<sup>4</sup> Сайт обзорного семинара 2021 года: <https://www.icao.int/Meetings/Stocktaking2021/Pages/default.aspx>

1.3 Кроме того, ИКАО разработала ряд инструментов отслеживания результатов<sup>5</sup>, позволяющих получать всю самую последнюю информацию об инициативах по сокращению авиационной эмиссии CO<sub>2</sub> в разбивке по трем направлениям – технологии, эксплуатация и топливо, а также об инициативах по нулевому чистому показателю авиационной эмиссии. Эти инструменты представляют собой один часто обновляемый источник, обеспечивающий доступ ко всем самым последним инновациям в области сокращения авиационной эмиссии CO<sub>2</sub> (см. HLM-LTAG-WP/8).

1.4 В настоящем документе изложены мнения, высказанные государствами-членами и заинтересованными сторонами авиационной отрасли относительно степени амбициозности задач по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации, которые учитывались в ходе LTAG-GLAD, обзорного семинара ИКАО и разработки инструментов отслеживания результатов, а также взятые ими на себя соответствующие обязательства.

## 2. ГЛОБАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ДИАЛОГИ ПО LTAG (GLAD)

2.1 В ходе Глобальных авиационных диалогов по LTAG (GLAD), состоявшихся в 2022 году (см. HLM-LTAG-IP/3), представители государств и заинтересованных сторон подняли вопросы относительно степени амбициозности LTAG, а также высказали соответствующие мнения, которые были объединены Секретариатом и опубликованы на веб-сайте LTAG-GLAD<sup>6</sup>.

2.2 Несмотря на то что содержащиеся в докладе о LTAG выводы (см. HLM-LTAG-WP/4 и IP/2) были восприняты положительно и что большинство участников признали важность принятия мер в отношении эмиссии CO<sub>2</sub>, создаваемой международной авиацией, в ходе GLAD был поднят ряд вопросов и высказан ряд соответствующих замечаний. Было разъяснено, что в связи с трансграничным характером международных перевозок эмиссия, создаваемая при международных воздушных и морских перевозках, не включается в определяемый на национальном уровне вклад (NDC) отдельных государств в рамках Парижского соглашения и рассматривается в масштабе всего сектора на глобальном уровне по линии ИКАО и Международной морской организации (ИМО) соответственно.

2.3 Государства признали необходимость осуществления действий во всех секторах, включая авиацию, а некоторые государства уже выразили готовность взять на себя обязательства по достижению далеко идущих целей, однако некоторые государства выразили озабоченность по поводу потенциальных затрат на осуществление действий, необходимых для достижения амбициозных целей, главным образом в связи с состоянием авиационной отрасли и общей экономической ситуацией в их государствах, вызванной пандемией COVID-19. Что касается приводимой в докладе о LTAG оценки стоимостных последствий и распределения затрат, то было разъяснено, что анализ LTAG проводился на глобальном уровне без распределения затрат среди отдельных государств, поскольку LTAG будет являться общей целью глобального сектора международной авиации и не будет накладывать обязательств в виде целей по сокращению эмиссии на отдельные государства. После принятия решения о LTAG государства будут вносить различный вклад в достижение общей цели, при этом в отдельных государствах масштаб деятельности международной авиации, объем затрат и многие другие особенности и последствия могут варьироваться. Представители авиационной отрасли также пояснили, что они уже взяли на себя обязательства по достижению амбициозных целей, однако это потребует сотрудничества и взаимодействия правительств.

---

<sup>5</sup> Сайт инструментов ИКАО для отслеживания результатов: [Инициативы по сокращению авиационной эмиссии CO<sub>2</sub> – Инструмент отслеживания результатов \(icao.int\)](https://www.icao.int/Meetings/2022-ICAO-LTAG-GLADS/Pages/default.aspx)

<sup>6</sup> Сайт GLAD 2022 года: <https://www.icao.int/Meetings/2022-ICAO-LTAG-GLADS/Pages/default.aspx>

2.4 Было также разъяснено, что затраты, потребности в финансировании и потребности в наращивании потенциала будут полностью зависеть от мер, выбранных каждым государством. Например, что касается будущих авиационных технологий, авиационных программ в области научных исследований и опытно-конструкторских работ, то потребности в инвестициях будут касаться не всех государств, а только тех, в которых имеются производители воздушных судов и/или органы по сертификации. Кроме того, могут отмечаться различия в эксплуатационных мерах, принимаемых в различных государствах, а также в потенциальных темпах осуществления таких мер в зависимости от региона. Что касается топлива, то во всех регионах имеется значительный потенциал для производства устойчиво производимых видов топлива, однако конкретный характер такого потенциала может варьироваться в зависимости от региона. Например, некоторые регионы могут рассматривать возможность перехода на криогенный водород, другие могут располагать более широкими возможностями применения биомассы, а третьи могут быть больше заинтересованы в утилизации муниципальных отходов и развитии инфраструктуры в поддержку работы в этом направлении. Все это отражает различные способы, которыми государства могут вносить вклад в достижение LTAG.

2.5 Некоторые участники GLAD также выразили озабоченность в связи с различными обстоятельствами и степенью готовности отдельных государств к реагированию на проблемы, связанные с изменением климата. Они подчеркнули настоятельную необходимость разработки надлежащих способов удовлетворения особых потребностей государств, в частности развивающихся стран, включая планирование и реализацию конкретных мер по сокращению авиационной эмиссии CO<sub>2</sub>, указанных в планах действий соответствующих государств (см. HLM-LTAG-WP/6), а также других способов выполнения поставленных задач, таких как налаживание партнерских отношений и сотрудничества между государствами и заинтересованными сторонами для упрощения доступа к проектам в области наращивания потенциала и финансовым ресурсам (см. HLM-LTAG-WP/7).

### 3. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ГОСУДАРСТВ И ОТРАСЛИ

3.1 Перед тем, как в 2010 году Ассамблея ИКАО приняла существующие глобальные желательные цели для сектора международной авиации, предусматривающие ежегодное повышение топливной эффективности на 2 % и обеспечение углеродно-нейтрального прироста с 2020 года, основные ассоциации мировой авиационной отрасли, в том числе Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), Международный совет аэропортов (МСА), Международный совет деловой авиации (МСДА) и Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), взяли на себя коллективное обязательство сократить к 2050 году авиационную эмиссию углерода на 50 % по сравнению с уровнями 2005 года.

3.2 С учетом последних научных достижений и в поддержку цели ограничения повышения температуры уровнем 1,5 °C в 2021 году авиационная отрасль еще больше повысила амбициозность стоящих перед ней задач и взяла на себя коллективное обязательство достичь к 2050 году<sup>7</sup> нулевой чистой эмиссии углерода, что будет обеспечиваться за счет ускоренных темпов реализации мер по повышению эффективности, энергетического перехода и внедрения инноваций в масштабе всего авиационного сектора и в партнерстве с правительствами по всему миру.

3.3 В докладе АТАГ "Показатель – 2050 год"<sup>8</sup> изложены дополнительные возможные сценарии, в рамках которых отрасль будет использовать технологии, эксплуатационные усовершенствования, инфраструктуру, устойчиво производимые виды авиационного топлива,

<sup>7</sup> Обязательство по достижению нулевой чистой авиационной эмиссии: <https://aviationbenefits.org/FlyNetZero>

<sup>8</sup> Доклад АТАГ "Показатель – 2050 год": <https://aviationbenefits.org/environmental-efficiency/climate-action/waypoint-2050/>

дополнительные внеотраслевые меры для достижения конкретной цели по обеспечению к 2050 году нулевой чистой авиационной эмиссии углерода в сфере внутренних и международных воздушных перевозок. В докладе оцениваются затраты на реализацию этих мер и потребность в значительных инвестициях в НИОКР и финансировании внедрения производственных мощностей для использования более чистых источников энергии. Представители отрасли отмечают, что эти затраты являются значительными, однако они не станут препятствием для будущего развития сектора.

3.4 После 40-й сессии Ассамблеи ИКАО несколько государств уже взяли на себя обязательства по декарбонизации авиации, в том числе:

- a) 28 государств-членов (из следующих регионов ИКАО: APAC, EUR-NAT, NACC, ESAF, WACAF), подписавших декларацию о создании "Международной коалиции по преодолению воздействия авиации на климат", принятую на параллельном мероприятии КС-26 РКИК ООН, организованном Соединенным Королевством, в которой заявлено о поддержке принятой ИКАО амбициозной долгосрочной желательной цели для международной авиации, согласующейся с ограничением роста глобальной средней температуры на уровне 1,5 °C и учитывающей обязательство авиационной отрасли по достижению нулевой чистой эмиссии CO<sub>2</sub> к 2050 году<sup>9</sup>. В этой связи на КС-26 Соединенные Штаты Америки также объявили о своем Плане действий авиации по борьбе с изменением климата, подготовленном в целях достижения нулевой чистой эмиссии к 2050 году;
- b) 37 государств-членов (27 государств – членов ЕС и 10 других государств – участников Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)), подписавших "Тулузскую декларацию" в поддержку цели достижения углеродной нейтральности в авиатранспортном секторе к 2050 году<sup>10</sup>.

3.5 Как указано выше, разработанные ИКАО инструменты отслеживания результатов включают в себя специальное "средство" отслеживания инициатив по достижению нулевой чистой авиационной эмиссии, позволяющее получать конкретную информацию о степени амбициозности и обязательствах, взятых на себя государствами-членами и заинтересованными сторонами.

#### 4. ЗАЯВЛЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ И ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ МОЛОДЕЖИ

4.1 В отношении предполагаемой амбициозности целей авиационной отрасли следует также отметить, что в Международный день гражданской авиации 7 декабря 2020 года Генеральный секретарь ООН приветствовал обязательства в отношении нулевой чистой эмиссии, принятые членами авиационного сообщества, и настоятельно призвал весь сектор приложить усилия для достижения нулевой чистой эмиссии к 2050 году<sup>11</sup>. Кроме того, в Международный день гражданской авиации 7 декабря 2021 года<sup>12</sup> Генеральный секретарь ООН подчеркнул, что текущие обязательства авиационного сектора в отношении климата не соответствуют задаче ограничить повышение температуры уровнем 1,5 C и что первоочередной задачей следующей Ассамблеи ИКАО должно быть принятие ряда новых желательных целей в соответствии с обязательством по

<sup>9</sup> Международная коалиция по преодолению воздействия авиации на климат: [COP 26 declaration: International Aviation Climate Ambition Coalition - GOV.UK \(www.gov.uk\)](https://www.gov.uk/government/news/cop-26-declaration-international-aviation-climate-ambition-coalition)

<sup>10</sup> Тулузская декларация: <https://presidence-francaise.consilium.europa.eu/en/news/european-aviation-summit/>

<sup>11</sup> <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/UNSG-MESSAGE-ON-INTERNATIONAL-CIVIL-AVIATION-DAY.aspx>

<sup>12</sup> <https://www.un.org/press/en/2021/sgsm21060.doc.htm>

достижению нулевой чистой эмиссии к 2050 году, а также промежуточных целей и реалистичных планов их достижения.

4.2 Кроме того, в ходе обзорного семинара ИКАО в сентябре 2021 года к молодежи всего мира был обращен призыв объединиться в рамках зонтичной организации для совместной работы с ИКАО. Сессия по привлечению и содействию молодежи мира<sup>13</sup> была проведена в октябре 2021 года и поддержала этот призыв к молодежи мира с целью создать независимую зонтичную группу молодежи, которая будет открыта для всех и ориентирована на глобальное представительство. ИКАО в настоящее время способствует формированию этой независимой зонтичной группы молодежи, призванной обеспечить активное взаимодействие с ИКАО по вопросам воздействия авиации на окружающую среду, чтобы дать ИКАО возможность предложить новые идеи, решения и точки зрения на проблему сокращения углеродного следа авиации.

## 5. ДЕЙСТВИЯ HLM-LTAG

5.1 HLM-LTAG предлагается:

- a) признать, что возможности государств реагировать на проблемы, связанные с изменением климата, неодинаковы и что нужно оказывать необходимую поддержку государствам с особыми потребностями, в частности развивающимся странам, путем упрощения доступа к финансовым ресурсам, передачи технологий и наращивания потенциала;
- b) признать, что достижение амбициозной цели по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации требует активного взаимодействия и сотрудничества государств и отрасли, уделив при этом также должное внимание обязательствам нескольких государств в отношении амбициозности задачи по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации, а также коллективное обязательство авиационной отрасли по достижению долгосрочной цели по обеспечению нулевой чистой эмиссии углерода к 2050 году в поддержку цели по ограничению повышения температуры на уровне 1,5 °C;
- c) принять к сведению, что предпочтение будет отдаваться использованию внутриотраслевых мер по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> (технологии, эксплуатация и виды топлива) для целей достижения LTAG, которые могут дополняться внесекторными мерами, для того чтобы в случае необходимости минимизировать выбросы двуокси углерода;
- d) использовать содержащуюся в настоящем документе информацию, учитывая характер коллективных глобальных желательных целей ИКАО для международного авиационного сектора, в целях рассмотрения возможных результатов HLM-LTAG, касающихся ключевого компонента 3 LTAG "*Степень амбициозности LTAG*", включая возможные формулировки, представленные ниже:

"ИКАО и ее государства-члены с соответствующими организациями будут совместно работать в целях достижения коллективной долгосрочной глобальной амбициозной цели (LTAG) для международной авиации в размере **xxx (уровень амбиций к 20уу году)**, принимая к сведению коллективные обязательства, у же

<sup>13</sup> <https://www.icao.int/Meetings/youth4aviation/Pages/default.aspx>

взяты на себя авиационной отраслью, по достижению чисто-нулевого уровня эмиссии к 2050 году в поддержку температурной цели в 1,5 С, признавая при этом, что LTAG является коллективной глобальной желательной целью и не накладывает конкретных обязательств в виде показателей сокращения эмиссии на отдельные государства".

— КОНЕЦ —