



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СОВЕЩАНИЕ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО ВОПРОСУ ОСУЩЕСТВИМОСТИ ДОЛГОСРОЧНОЙ ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ СОКРАЩЕНИЯ ЭМИССИИ CO₂ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (HLM-LTAG)

Монреаль, 19–22 июля 2022 года

Пункт 1 повестки дня. **Сценарии и варианты достижения долгосрочной глобальной желательной цели сокращения эмиссии CO₂ для международной авиации.**

ВОПРОСЫ РЕАЛИЗАЦИИ ИНТЕГРИРОВАННЫХ СЦЕНАРИЕВ LTAG И ИХ ВЗАИМОСВЯЗЬ С CORSIA

(Представлено Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой)

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 возможных мероприятий для включения в сценарии LTAG с целью достижения нулевых глобальных выбросов CO₂ к 2050 году.

Действия: Совещанию предлагается поддержать изложенные в пункте 4 выводы и рекомендации в отношении мероприятий, включаемых в сценарии LTAG, для вынесения их на рассмотрение 41-й сессии Ассамблеи ИКАО

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Согласно последним научным выводам МГЭИК ООН, достижение цели нулевого уровня глобальных выбросов CO₂ по абсолютному значению к 2050 году даст наилучший шанс сохранить среднемировой рост температуры ниже 1,5 °C, и что эта цель не достижима без немедленного и глубокого сокращения выбросов во всех секторах².

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

¹ Варианты документа на русском и английском языках представлены Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой.

² Пункт 2.7 документа HLM-LTAG-WP/3.

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 обеспокоенность³. Отток финансовых средств из отрасли замедляет её техническую модернизацию и, как следствие, увеличивает объёмы 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 неопределённость в отношении возможности наращивания объёмов производства SAF при снижении их цены до приемлемого уровня, а также значимости вклада этих видов топлива в реальное снижение эмиссии CO₂ с учётом эмиссии 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 обеспечивают значительно большую эффективность для снижения глобальной эмиссии CO₂ и повышения глобального уровня безопасности полётов.

2.2 Учитывая вышеизложенное уместно рекомендовать 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 LCAF смогут полностью заместить обычные виды авиационного топлива, а из **реалистичной** оценки возможностей для наращивания объёмов их производства. При этом следует учитывать, так называемую, эмиссию CO₂ “жизненного цикла”, а также сопроводить результаты этих исследований сравнительным анализом экономической эффективности инвестиций в обновление парка воздушных судов по сравнению с закупками SAF в контексте целей устойчивого развития отрасли, в особенности в развивающихся странах, и глобального снижения эмиссии CO₂ в секторе международной гражданской авиации

2.3 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 ещё существует значительная неопределённость 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

³ «...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)*)

водородных топливных элементах, и создание глобальной инфраструктуры отрасли для безопасной транспортировки водородного топлива и заправки им воздушных судов.

2.4 Восстановление международных авиационных перевозок после COVID-19 имеет ярко выраженные региональные различия. Так в развитых странах объёмы 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 сценарии в перспективе до 2050 года предполагают значительные инвестиции в отрасль в диапазоне от 274,4 миллиардов до 1 триллиона 563,2 миллиардов долларов 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 основную часть обязательств по глобальному финансированию мероприятий, предусмотренных предлагаемыми интегрированными сценариями LTAG.

2.5 Ни один из интегрированных сценариев LTAG не обеспечивает нулевого уровня глобальных выбросов CO₂ по абсолютному значению к 2050 году. В этой связи следует ожидать предложения о том, чтобы «заполнить» существующий разрыв с помощью механизма CORSIA, взяв на себя ещё более амбициозные обязательства. Вполне очевидно, что такой уровень амбиций приведёт к глобальному коллапсу отрасли, а нулевой уровень выбросов CO₂ будет достигнут исключительно за счёт 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 объёмов эмиссии CO₂ в секторе международной гражданской авиации.

3. **МОЖЕТ ЛИ МЕЖДУНАРОДНАЯ АВАИЦИЯ ДОСТИЧЬ ЦЕЛИ НУЛЕВОГО УРОВНЯ ГЛОБАЛЬНЫХ ВЫБРОСОВ CO₂ К 2050 ГОДУ?**

3.1 Вопросы, поднятые в разделе 2 настоящего документа, наглядно иллюстрируют необходимость дальнейших исследований с целью проработки более объективных сценариев **реального** снижения объёмов эмиссии CO₂ в секторе и определения возможных источников финансирования на глобальном уровне для проектируемых мероприятий. Вместе с этим необходимо исследовать дополнительные элементы для включения в число мероприятия LTAG, которые позволили бы достичь более амбициозных целей. Так, например, известно, что ежегодный глобальный объём эмиссии парниковых газов от лесных пожаров, сравним с суммарным объёмом 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 – засухи и наводнения, значительный материальный и социальный ущерб, а также вред, наносимый живой природе.

3.2 Предложение о создании международных авиационных сил по борьбе с лесными пожарами и другими стихийными бедствиями под эгидой ООН уже неоднократно вносилось на рассмотрение Ассамблеи ИКАО, однако до настоящего времени 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 приблизительно к середине столетия, а также окажет реальную поддержку в достижении Целей устойчивого развития ООН до 2030 года на глобальном уровне.

4. ДЕЙСТВИЯ HLM-LTAG

4.1 HLM-LTAG предлагается рекомендовать 41-й сессии Ассамблеи ИКАО:

- a) *согласиться* с необходимостью продолжения исследований с целью проработки более объективных сценариев для **реального** снижения объёмов эмиссии CO₂ в секторе международной гражданской авиации и определения возможных источников финансирования проектируемых мероприятий на глобальном уровне;
- b) *согласиться* включить в сценарии LTAG мероприятия по созданию под эгидой ООН международных авиационных сил по борьбе с лесными пожарами и другими стихийными бедствиями;
- c) *согласиться* с необходимостью эволюционного перехода от 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 авиации⁴.

– КОНЕЦ –

⁴ EU ETS, UK ETS и другие.