



**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.
- Пункт 2 повестки дня.** Средства достижения долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации.
- Пункт 4 повестки дня.** Выводы и рекомендации совещания.

**СООБРАЖЕНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО МАСШТАБНОСТИ ЦЕЛЕЙ В ОБЛАСТИ
МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ И ИЗМЕНЕНИЯ КЛИМАТА
(КЛЮЧЕВЫЕ КОМПОНЕНТЫ 3 И 5)**

(Представлено Китайской Народной Республикой, Индией и Российской Федерацией)

АННОТАЦИЯ

Меры реагирования международной авиации на изменение климата включают смягчение последствий, адаптацию, выделение финансовых ресурсов и использование технологий, и при постановке более масштабных целей все такие меры необходимо учитывать комплексным и систематическим образом. Кроме того, постановка более масштабных целей не должна отрицательно влиять на экономическое и социальное развитие развивающихся стран.

Действия совещания указаны в п. 4.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Цели Парижского соглашения включают: а) удержание прироста глобальной средней температуры намного ниже 2 °С сверх доиндустриальных уровней и приложение усилий в целях ограничения роста температуры показателем в 1,5 °С; б) повышение способности адаптироваться к неблагоприятным последствиям изменения климата и содействие устойчивости к изменению климата и развитию при низком уровне выбросов парниковых газов таким образом, который не ставит под угрозу производство продовольствия; с) приведение финансовых потоков в

¹ Документы на английском и китайском языках представлены Китайской Народной Республикой, Индией и Российской Федерацией.

соответствие с направлением развития, характеризующимся низким уровнем выбросов и устойчивостью к изменению климата.

1.2 В Парижском соглашении предусмотрено, что оно осуществляется в соответствии с принципами справедливости и общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей, в свете различных национальных условий, при этом основные цели, упомянутые в п. 1.1, достигаются посредством определяемых на национальном уровне вкладов. В Парижском соглашении также признается, что для его эффективного осуществления необходимо оказывать поддержку Сторонам, являющимся развивающимися странами.

2. МНЕНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО СУЩЕСТВУЮЩИХ ЦЕЛЕЙ ИКАО ПО ЭМИССИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ

2.1 Начиная с 37-й сессии Ассамблеи ИКАО во всех резолюциях об изменении климата говорится о необходимости достичь глобального среднего ежегодного повышения топливной эффективности на 2 % до 2020 года и желательной цели повышения топливной эффективности на 2 % в год с 2021 по 2050 год. Однако ИКАО не провела подробный анализ достижения, масштабности и осуществимости этих целей.

2.2 Задача стабилизации глобальной эмиссии международной авиации на уровне 2020 года (CNG 2020), предложенная Ассамблеей ИКАО на ее 37-й сессии, по сути, призвана смягчить последствия увеличения глобальной эмиссии международной авиации. Поскольку увеличение и темпы роста совокупной эмиссии международной авиации в развивающихся странах превышают показатели развитых стран, CNG 2020 фактически освобождает развитые страны от исторической ответственности за сокращение эмиссии и возлагает на развивающиеся страны основную часть обязательств по сокращению глобальной эмиссии международной авиации, что нарушает принципы справедливости, общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей. Китай и другие страны сохраняют оговорки в отношении цели CNG 2020 и любого механизма, в основе которого лежит CNG 2020.

2.3 Начиная с 2010 года во всех резолюциях Ассамблеи предусматривается, что CNG 2020 не должна возлагать конкретные обязательства на отдельные государства. Однако в результате внедрения CORSIA эта цель была в значительной степени разделена между отдельными государствами. Согласно исследованию CAEP², нынешний механизм CORSIA приведет к серьезному нарушению рыночного равновесия в ущерб развивающимся странам.

3. МНЕНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ПОСТАНОВКИ БОЛЕЕ МАСШТАБНЫХ ЦЕЛЕЙ В ОБЛАСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ И ИЗМЕНЕНИЯ КЛИМАТА

3.1 Согласно документу HLM-LTAG-WP/24 "*Соображения относительно научного понимания РКИК ООН и МГЭИК*", представленному Китаем, Бразилией, Индией и Российской Федерацией, достижение цели, состоящей в удержании прироста глобальной средней температуры намного ниже 2 °C сверх доиндустриальных уровней и приложении усилий для ограничения роста

² Согласно результатам анализа нарушения рыночного равновесия, приведенным в регулярном обзоре CORSIA 2022 года, нарушение рыночного равновесия после 2030 года будет главным образом обусловлено введением индивидуальных базовых уровней и индивидуальных коэффициентов роста. Различные темпы роста воздушного транспорта на разных маршрутах и в разных странах и регионах приводят к тому, что авиакомпании быстрорастущих развивающихся стран или регионов несут большую ответственность за сокращение эмиссии, что приводит к фактической дискриминации или несправедливости в отношении быстрорастущих развивающихся стран.

температуры показателем в 1,5 °C, не означает, что все регионы или отрасли должны достичь чистой нулевой эмиссии в одно и то же время либо обязательно устанавливать цели по чистой нулевой эмиссии. Таким образом, у ИКАО отсутствуют правовые полномочия и научные доказательства для формулирования единой цели по чистой эмиссии.

3.2 Развитые страны достигли пика своей авиационной эмиссии CO₂, и для решения проблемы такой эмиссии они в значительной степени располагают финансовыми средствами, технологиями и потенциалом. С другой стороны, международная авиационная отрасль в развивающихся странах еще далека от зрелости. Если развитые страны не смогут достичь углеродной нейтральности намного раньше развивающихся стран и предоставить развивающимся странам адекватную финансовую и техническую поддержку и помощь в наращивании потенциала для увеличения масштабов сокращения авиационной эмиссии, то осуществимость LTAG окажется под вопросом, а международная авиация и смежные отрасли в развивающихся странах либо законсервируются на очень низком уровне развития в будущем, либо понесут гораздо большие затраты на декарбонизацию, чем развитые страны, и пострадают от нарушения рыночного равновесия не в пользу развивающихся стран.

3.3 Для повышения эффективности реагирования ИКАО на изменение климата необходимо признавать и в полной мере учитывать различия между странами, находящимися на разных этапах развития, историческую ответственность за эмиссию, обеспеченность ресурсами и т. д. Кроме того, необходимо обеспечить, чтобы развитые страны несли историческую ответственность за эмиссию, совместно достигнув климатической нейтральности к 2020 году, и предоставляли развивающимся странам финансовую поддержку, поддержку в передаче технологий и поддержку в наращивании потенциала, необходимую для устойчивого развития авиации.

4. ДЕЙСТВИЯ HLM-LTAG

4.1 HLM-LTAG предлагается:

- a) признать, что для постановки более масштабной LTAG необходимо обеспечить учет и провести анализ целей и мер по сокращению эмиссии, самостоятельно определенных государствами, и исходить из того, что развитые страны возьмут на себя ведущую роль в деле резкого сокращения эмиссии и предоставят адекватную помощь развивающимся странам, как описано и рекомендовано в пункте 3 выше;
- b) подтвердить, что любые меры ИКАО по реагированию на изменение климата должны носить комплексный характер и отвечать требованиям социально-экономического развития во избежание отрицательного воздействия на последнее, при этом необходимо полностью учитывать законные приоритетные потребности развивающихся стран в обеспечении устойчивого роста международной авиации и в ликвидации нищеты;
- c) отразить пункт 4.1 a) в итоговых документах HLM-LTAG.