



АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт повестки дня 16. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата

Пункт повестки дня 17. Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)

МНЕНИЯ ОТРАСЛИ ОТНОСИТЕЛЬНО ДЕЙСТВИЙ АВИАЦИИ ПО ЗАЩИТЕ КЛИМАТА

(Представлено Инициативной группой воздушного транспорта (АТАГ))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Данный рабочий документ подтверждает оказываемую авиационной отраслью поддержку долгосрочной желательной цели, принятой международной гражданской авиацией на 41-й Ассамблее ИКАО; разработанную ИКАО Схему компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA); итоги проведенной ИКАО конференции СААФ/3; а также работу ИКАО по обеспечению непрерывного прогресса на пути к достижению данных климатических целей. Он также напоминает странам-участницам и другим заинтересованным сторонам, что эти общие представления о том, какие действия нужно предпринять в данном направлении не будут реализованы без скоординированных действий как внутри так и за пределами авиационной отрасли.

Действие: Ассамблее предлагается:

а) признать прогресс, достигнутый отраслью в вопросах изменения климата и принять к сведению амбициозную долгосрочную цель отрасли по достижению нулевого баланса углеродных выбросов к 2050 году для мировой гражданской авиации;

б) отметить полную поддержку, оказываемую отраслью программе CORSIA, как единственному глобальному рыночному механизму, разработанному для международной авиации;

с) запросить у Совета продолжение разработки, при полной поддержке и сотрудничестве с отраслью, рабочей программы для определения способов реализации долгосрочной цели по снижению воздействия авиационной отрасли на климат, включая, например, необходимость глобальных политических мер по внедрению экологичного авиатоплива; поддержку долгосрочной желательной цели при помощи государственных планов действий и создание возможностей для стран, нуждающихся в поддержке;

д) призвать сектор традиционной энергетики принять вызов энергетического перехода на SAF, LCAF и другие более экологичные источники энергии для обеспечения своевременного перераспределения ресурсов, квалификаций и финансирования с расширением диалога и сотрудничества для увеличения масштаба применения более экологичного авиационного топлива;

¹ Версии документа на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках предоставлены АТАГ.

<p>е) побуждать страны принимать меры для поддержки прогресса на пути к достижению долгосрочной желательной цели с учетом собственных возможностей, включая амбициозные политические меры, обеспечение финансирования по декарбонизации в рамках внутреннего контекста, и, при содействии ИКАО и других стран в области наращивания потенциала, передачи технологий и финансирования.</p>	
<p><i>Стратегические цели</i></p>	<p>Данный рабочий документ связан со стратегической целью "<i>Авиация экологически устойчива</i>"</p>
<p><i>Финансовые последствия</i></p>	<p>Отсутствуют</p>
<p><i>Справочный материал</i></p>	

1. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ ПО СНИЖЕНИЮ ВОЗДЕЙСТВИЯ НА КЛИМАТ

1.1 На 41-й Ассамблее ИКАО в 2022 г. авиационная отрасль при поддержке правительств сформулировала общую климатическую цель: к 2050 году деятельность международной гражданской авиации должна достичь нулевого баланса углеродосодержащих выбросов, т. е. долгосрочной желательной цели (LTAG) путем ускоренного внедрения полномасштабной программы эффективного снижения выбросов, переход на более экологичные источники энергии и применение инновационного подхода в масштабах всей авиационной отрасли при сотрудничестве с правительствами стран всего мира. Эта договоренность основывается на лидерстве отрасли, продемонстрированном в октябре 2021 г. заявлением о том, что глобальная (внутренняя и международная) гражданская авиация к 2050 г. достигнет нулевого баланса углеродосодержащих выбросов.

1.2 Соглашению по LTAG предшествовало другое ключевое для ИКАО событие — принятое на 39-й Ассамблее ИКАО соглашение о разработке Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA). Затем последовало соглашение об основополагающих мерах, принятое на Третьей конференции ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива (CAAF/3).

1.3 Отрасль стремится продолжать и ускорять деятельность по повышению эффективности и сокращению выбросов CO₂, которая уже принесла существенные успехи. В то же время представители отрасли понимают, что изменения климата требуют еще больших усилий, в том числе обеспечение критически важного партнерства с правительствами и энергетическим сектором.

1.4 Существенный прогресс был достигнут в повышении эффективности воздушных сообщений - выбросы CO₂ на место-километр снизились на 55 % по сравнению с сопоставимыми рейсами в 1990 г. Благодаря использованию воздушных судов нового технологического уровня и улучшению эксплуатационной эффективности с 1990 г. отрасль смогла избежать выброса 14,6 млрд тонн CO₂. Авиакомпании инвестируют в более чем 15 000 воздушных судов нового технологического уровня, которые будут способствовать дальнейшему повышению эффективности. И все же рост объема перевозок опережает темпы улучшений, что обуславливает важность более долгосрочной стратегии декарбонизации — особенно перехода на новые виды топлива.

1.5 Отрасль начала движение и все дальше продвигается по пути энергетического перехода и декарбонизации. Это включает в себя ускоренное внедрение устойчиво производимого авиационного топлива (SAF), производимого из разных источников, включая отходы, экологичную биомассу, а также синтез жидких углеводородов с использованием электроэнергии из возобновляемых источников и улавливанием CO₂. Кроме того, внедряются существенные инновации и ведутся важные исследования в области использования водорода и электрических силовых установок в некоторых областях авиационной деятельности.

1.6 С момента принятия отраслью цели достижения нулевого углеродного баланса: 53 авиакомпания, на которые приходится 45 % глобального объема перевозок, заявили о постановке добровольных целей по использованию SAF на уровне 5–30 % от общего количества используемого ими топлива в 2030 году; 45 стран приняли (или разрабатывают в настоящее время) политику в отношении SAF, чтобы стимулировать спрос и предложение экологичного топлива; начиная с 2021 года производство SAF ежегодно увеличивается приблизительно вдвое, и ожидается, что в 2025 г. эта цифра составит 2 млн т. Тем не менее, требуется все более интенсивная работа для дальнейшего ускорения этого прогресса.

2. ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПОДДЕРЖКИ ЛИДЕРСКОЙ РОЛИ ИКАО В БОРЬБЕ АВИАЦИИ С ИЗМЕНЕНИЕМ КЛИМАТА

2.1 Отрасль воздушного транспорта подтверждает свою поддержку разработанных ИКАО фундаментальных мер по борьбе с изменением климата: нулевого углеродного баланса к 2050 году, как сформулировано в долгосрочной глобальной желательной цели (LTAG) ИКАО; первого в мире рыночного механизма для глобальной отрасли — CORSIA; а также Концепции и Глобальной рыночной структуры ИКАО, принятых на СААФ/3.

2.2 Достижение цели к 2050 году потребует от отрасли значительных усилий. Период с 2025 по 2030 год будет иметь решающее значение для определения траектории движения к 2050 году, особенно в отношении ускоренного масштабирования SAF, использования низкоуглеродного авиационного топлива и других, более экологичных источников энергии. Использование этого важного окна для действий потребует значительного увеличения поддержки со стороны стран и заинтересованных сторон.

2.3 Отрасль воздушного транспорта подтверждает свою поддержку методики мониторинга и представления отчетности в отношении LTAG (LMR), принятой Советом для отслеживания прогресса на пути к LTAG. В ближайшие годы результаты этой оценки покажут, на правильном ли пути находится международная авиационная отрасль, и требуются ли дополнительные действия и поддержка.

2.4 CORSIA позволила успешно объединить 131 страну с целью поддержки глобального механизма для сдерживания роста нетто-объема углеродных выбросов, создаваемых международной авиацией. Авиационная отрасль подтверждает свою безусловную поддержку CORSIA и призывает все страны продолжать участие в этой программе. По мере своего развития CORSIA будет требовать надежных механизмов реализации для оптимальной поддержки энергетического перехода и пути к достижению LTAG ИКАО, включая развивающиеся технологии удаления углерода из атмосферы, которые будут иметь ключевое значение для декарбонизации. Как было подтверждено резолюцией 41-22 Ассамблеи ИКАО, CORSIA является *единственным, имеющим глобальный масштаб, рыночным механизмом регулирования выбросов CO₂*.

разработанным для международной авиации. Следует избегать других налогов и сборов, которые могут привести к перераспределению финансирования в ущерб декарбонизации авиации.

2.5 Уже есть подтверждения того, что принимаемые странами программные меры вносят свой вклад в реализацию Концепции до 2030 года, принятой на СААФ/3 ИКАО. Оценки производства для данного периода также начинают совпадать, однако реализация Концепции до 2030 года потребует неослабевающего внимания и поддержки. При этом существует острая необходимость в понимании того, как достичь масштабирования производства SAF после 2030 года. Переход от обусловленного применением SAF сокращения выбросов на 5 % в 2030 году к уровням, необходимым для достижения нулевого баланса в 2050 году, потребует больших усилий. Поэтому в период с 2030 по 2045 год потребуются значительная политическая поддержка SAF, чтобы обеспечить достижение этой долгосрочной цели. Важно, чтобы такие политические меры были направлены как на спрос, так и на предложение альтернативных видов топлива и фокусировались, прежде всего, на эффективном стимулировании поставок SAF. Хотя многим странам будет сложно выделить средства на прямую финансовую поддержку масштабирования SAF, существуют и другие возможности для государственной поддержки по снижению риска капитальных вложений, а также перераспределения государственных субсидий в пользу низкоуглеродных альтернатив, таких как SAF, вместо ископаемого топлива.

2.6 ИКАО проводит значительную организационную работу по поддержке стран, включая исключительно успешные программы АСТ-SAF и АСТ-CORSIA, а также создание важного механизма Finvest Hub. Такую работу следует продолжать и интенсифицировать. Отрасль призывает страны оказать финансовую поддержку этим усилиям, а также воспользоваться выгодами этих программ.

3. ОТРАСЛЬ НЕ МОЖЕТ ДЕЙСТВОВАТЬ В ОДИНОЧКУ

3.1 Отрасль привержена достижению нулевого углеродного баланса к 2050 году для гражданской авиации во всем мире (как на внутренних, так и на международных линиях) и принятию необходимых действий по защите климата на пути к достижению этой цели в 2050 году. Для того, чтобы добиться этого результата, продолжая при этом предоставлять миру преимущества воздушных сообщений на основе принципа устойчивого развития, потребуется помощь заинтересованных сторон.

3.2 Правительствам всех стран мира предлагается поддержать действия Секретариата ИКАО по принятию мер и политических процессов, направленных на ускорение действий и поддержку финансирования декарбонизации в отрасли воздушного транспорта.

3.3 На региональном и национальном уровне правительствам следует создавать политические условия поддержки внедрения технологий, улучшения инфраструктуры, которые будут способствовать повышению эффективности авиаперевозок, а также — в первую очередь — поддерживать переход на использование возобновляемой энергии, энергоносителей с низкими выбросами углерода, экологичное авиатопливо, и учитывать потребности авиации в рамках правительственных программ по использованию водорода. Еще одним важным направлением являются инвестиции в удаление углерода из атмосферы. Умное регулирование и выработка политических решений помогут обеспечить долгосрочную и стабильную инвестиционную среду в отличие от имеющих краткосрочный эффект штрафных мер. Ближайшее десятилетие будет решающим с точки зрения необходимых инвестиций для удовлетворения нужд отрасли до 2050 года и в дальнейшем.

3.4 Энергетический сектор должен будет поддержать энергетический переход, значительно увеличив по всему миру производство SAF и энергии из альтернативных источников, включая экологически чистый водород и электроэнергию из низкоуглеродных источников. Кроме того, традиционные поставщики должны уделять приоритетное внимание равному доступу к заправочным системам аэропортов, чтобы обеспечить открытость энергетических рынков.

3.5 Финансовые институты, включая банки, специализирующиеся в области международного экономического развития, должны понимать стратегическое значение воздушных сообщений и обеспечить необходимые для отрасли инвестиции для внедрения технологий по снижению углеродных выбросов, а также в инфраструктуру и энергетические системы, поддерживая размещение капитала для производства SAF и технологий удаления углерода из атмосферы.

3.6 Клиенты, как корпоративные покупатели авиабилетов для своих сотрудников, так и индивидуальные пассажиры, могут поддержать действия авиакомпаний по компенсации выбросов CO₂ и приобретению экологичного авиационного топлива при помощи CORSIA, и сделать добровольные дополнительные пожертвования, что поможет в краткосрочной и среднесрочной перспективе снижению выбросов и ускорит переход на SAF.

— КОНЕЦ —