



36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды

НА ПУТИ К ОТРАСЛИ С НУЛЕВЫМ ПРИРОСТОМ ОБЪЕМА ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА И В ИТОГЕ – К ОТРАСЛИ, СВОБОДНОЙ ОТ ЕГО ВЫБРОСОВ

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта)

ИСПОЛНИТЕЛЬНОЕ РЕЗЮМЕ

Несмотря на достижение впечатляющего прогресса в области охраны окружающей среды, объем выбросов углерода, связанных с деятельностью авиации, продолжает увеличиваться. Концепция ИАТА заключается в том, чтобы направлять авиацию на поэтапный путь достижения нулевого прироста объема выбросов углерода и полного исключения его выбросов в будущем. Для достижения этого необходимо в срочном порядке рассмотреть вопрос о принятии ряда политических мер в областях технологий, эксплуатации воздушных судов, инфраструктуры и экономических мер. ИАТА призывает ИКАО и в дальнейшем сохранять за собой мировое лидерство и принимать все необходимые меры по оказанию содействия и ускорению дополнительного прогресса в этих областях.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) поддержать технологические инициативы на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективы и стимулировать создание стабильной нормативной основы, необходимой для долгосрочного инвестирования средств;
- b) настоятельно призвать Договаривающиеся государства расширить и координировать инвестирование средств в научные исследования и разработки, включая безотлагательную разработку альтернативных видов авиационного топлива;
- c) настоятельно призвать Совет разработать совместно с отраслью региональные планы действий ИКАО по устранению существующих узких мест в инфраструктуре и гармонизации глобальной системы организации воздушного пространства;
- d) призвать Договаривающиеся государства провести своевременное усовершенствование инфраструктуры в соответствии с Глобальным аэронавигационным планом ИКАО;
- e) подтвердить лидерство ИКАО в экологической области, в частности в вопросах влияния авиации на изменение климата, и настоятельно призвать Совет принять все необходимые меры по осуществлению этого лидерства;
- f) одобрить рекомендации ИКАО по обмену квотами на эмиссию вместе с принципом, предусматривающим охват авиакомпаний различных государств только на основе взаимного согласия.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью С. Охрана окружающей среды. <i>Сводить к минимуму неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду во всем мире</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Неприменимо

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Окружающая среда занимает одно из ведущих мест в повестке дня авиации. Ответственность за состояние окружающей среды должна быть наряду с обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности одной из основных обязанностей авиации перед 2,5 млрд. пассажиров, перевозимых ею ежегодно.

1.2 Авиации удалось добиться завидных результатов в плане улучшения своих экологических показателей, начало которому было положено задолго до появления беспокойства в связи с изменением климата. На протяжении последних 40 лет уровень шумового воздействия уменьшился на 75 %, а интенсивность выбросов CO₂ – на 70 %; резко уменьшился объем выбросов углеводородов и сажи, а стандарты на сертификацию воздушных судов по NO_x постоянно ужесточаются.

1.3 Согласно самым последним оценкам, проведенным Межправительственной группой экспертов по изменению климата Организации Объединенных Наций (МГЭИК), объем авиационных выбросов углерода составляет 2 % глобального объема выбросов CO₂, образуемых в результате сжигания ископаемых видов топлива, а доля авиации в полном антропогенном воздействии на изменение климата оценивается в 3 %.

2. ПОЛИТИКА ИАТА

2.1 В глобальном масштабе объем авиаперевозок увеличивается примерно на 5 % в год. Однако темпы прироста авиационной эмиссии CO₂ составляют примерно половину от этого показателя, что обусловлено совершенствованием технологии и постоянной модернизацией парка воздушных судов, улучшением инфраструктуры и повышением эксплуатационной эффективности. В основе политики ИАТА по дальнейшему уменьшению объема эмиссии CO₂, несмотря на увеличение объемов воздушного движения, лежат четыре принципа:

- Стимулирование разработки и внедрения технологий в качестве одного из основных двигателей прогресса. Необходимо найти совместные решения с изготовителями и правительствами для обеспечения ускоренного использования новых технологий, включая альтернативные виды топлива, финансово устойчивым образом.
- Оказание авиакомпаниям поддержки и помощи в более широком применении наилучшей практики, позволяющей эксплуатировать воздушные суда с максимальной эффективностью. Деятельность самой ИАТА, нацеленная на

обеспечение оптимальности расхода топлива при производстве полетов и оптимизацию маршрутов, может приводить, как было определено, к потенциальному сокращению объема выбросов CO₂ на примерно 15 млн. тонн в год.

- Оказание содействия внедрению эффективной инфраструктуры. Согласно МГЭИК, ограничения, обусловленные недостаточной пропускной способностью ВПП или неэффективными процедурами организации воздушного движения (ОрВД), увеличивают расход топлива и объем эмиссии CO₂ примерно на 12 %
- Избежание мер, принимаемых правительствами, которые не способствуют улучшению экологических показателей, включая штрафные налоги и сборы. Вместо этого, следует отдавать предпочтение позитивным экономическим, а не штрафным мерам для стимулирования нововведений и ускорения научных исследований, разработок и внедрения технических средств.

Определенную роль может сыграть обмен квотами на эмиссию (ETS), однако лишь в качестве составной части пакета мер, охватывающих технологию, производство полетов и инфраструктуру. Он должен носить добровольный характер и не навязываться государствам другими отдельными государствами или региональными группами. Кроме того, он должен быть открыт для обмена с другими отраслями и в глобальном масштабе развиваться при участии ИКАО, с тем чтобы свести до минимума нарушения условий свободной конкуренции. Последним, но не менее важным элементом, является необходимость совмещения его с добровольными программами компенсации за эмиссию углерода, отвечающими минимальным Стандартам ИКАО, с тем чтобы исключить повторное взимание сборов через ETS за добровольно компенсированную эмиссию.

3. НА ПУТИ К НУЛЕВОМУ ПРИРОСТУ И ИСКЛЮЧЕНИЮ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА

3.1 Несмотря на достижение впечатляющего прогресса, объем авиационной эмиссии углерода возрастает. Хотя общий прогнозируемый прирост объема эмиссии может быть относительно умеренным, авиация и другие глобальные отрасли несут ответственность за обеспечение максимально возможной **экологической** эффективности. ИАТА рассматривает изменение климата в качестве одной из серьезных проблем и полна решимости участвовать в ее решении. Будущее требует от нас принятия общего и упреждающего стратегического подхода.

3.2 Каждая стратегия начинается с концепции. Концепция ИАТА в отношении отрасли состоит в исключении эмиссии углерода. Иными словами, цель заключается в том, чтобы поставить авиацию на **путь** постепенного снижения прироста объема выбросов углерода и исключения его выбросов в будущем, а также в разработке и эксплуатации в течение последующих 50 лет коммерческого авиалайнера, не производящего нетто-эмиссии CO₂.

3.3 Применительно к авиации срок в 50 лет является реальным для достижения этих грандиозных целей. Впервые человек совершил полет в 1903 году. 50 лет спустя мы располагали глобальными сетями и вступили в реактивный век. К 1970-м годам у нас появились сверхзвуковые и широкофюзеляжные реактивные самолеты. Сегодня мы можем выполнять беспосадочные

полеты в любую точку мира. Уже на протяжении длительного времени отличительной особенностью отрасли является ее способность претворять дерзкие концепции в реальность.

3.4 Сегодня никто не располагает всеми ответами или технологией для претворения концепции нулевой эмиссии углерода в реальность в ближайшее время. Однако сейчас уже появляются составные элементы для создания будущего, свободного от углеродной эмиссии. Создается воздушное судно, работающее на солнечной энергии. В 2008 году в авиации начнут применяться топливные ячейки. В ближайшее время станет реальностью реактивное топливо, полученное из биомассы. Эта новаторская деятельность вводит технологию в неизведанную область и создает основу для будущих решений.

3.5 Для ускорения прогресса гражданской авиации в деле достижения нулевого прироста объема выбросов углерода и их исключения в будущем необходимо в самом срочном порядке принять ряд политических мер.

3.6 Технология

3.6.1 Неотъемлемым элементом упреждающей стратегии по устранению эмиссии является ускорение разработки и внедрения новых альтернативных видов топлива, конструкций воздушных судов, двигателей и методов ОрВД. Прогрессивный подход, конечная цель которого заключается в создании и эксплуатации в течение последующих 50 лет коммерческого авиалайнера, не производящего выбросов CO₂, требует изучения возможностей в следующих областях:

- совершенствование и модификация существующего эксплуатируемого парка воздушных судов (краткосрочная перспектива);
- замена существующего парка воздушными судами, в которых реализованы самые последние технические решения (среднесрочная перспектива);
- разработка более чистых альтернативных видов топлива (среднесрочная и долгосрочная перспективы);
- разработка принципиально новых технологий и конструкций воздушных судов (долгосрочная перспектива).

3.6.2 ИАТА инициировала проведение дискуссий на высоком уровне с изготовителями и поставщиками топлива в целях объединения усилий и выработки согласованного мнения относительно ориентации и действий. В целях избежания нарушения и постоянного изменения приоритетов в ходе дорогостоящего процесса научных исследований и разработок, направленных на обеспечение значительного дополнительного уменьшения объема выбросов парниковых газов, необходима стабильная нормативная основа с четко определенными долгосрочными целями.

3.6.3 В этой связи ИАТА предлагает ИКАО: а) оказать поддержку и содействие отраслевым инициативам в области технологии в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе, например, посредством разработки показателей и единиц измерения топливной эффективности, спецификаций для альтернативных видов топлива и определения среднесрочных и долгосрочных целей в области технологии применительно к сжиганию топлива двигателями и эмиссии CO₂; б) содействовать созданию стабильных нормативных условий с предсказуемыми инвестиционными перспективами, основанными на технологической "дорожной карте", которую предстоит совместно разработать изготовителям, поставщикам, авиакомпаниям и нормативным органам во всем мире.

3.6.4 ИАТА также предлагает ИКАО настоятельно призвать Договаривающиеся государства восстановить урезанное наполовину с 1980-х годов государственное финансирование научных исследований и разработок, а также расширить и координировать свои инвестиции в исследования и разработки технологий, включая разработку в срочном порядке более чистых альтернативных видов топлива.

3.7 Инфраструктура

3.7.1 В ближайшей перспективе основной возможностью для уменьшения потребления топлива и объема эмиссии является совершенствование инфраструктуры. Согласно МГЭИК, до 12 % глобальной авиационной эмиссии CO₂ является следствием неэффективности использования воздушного пространства и аэропортов. В этой связи исключительно важно, чтобы правительства и провайдеры инфраструктуры устранили недостатки и гармонизировали организацию воздушного пространства в глобальном масштабе.

3.7.2 Современные воздушные суда уже полностью оснащены оборудованием, позволяющим в полной мере использовать преимущества, которые обеспечивают новые и усовершенствованные технологии ОрВД. Поэтому значительные выгоды можно получить в результате эффективной реализации концепций единого европейского неба, авиатранспортной системы нового поколения (NextGen) в Соединенных Штатах Америки и других региональных инициатив, обеспечивающих более гибкий доступ к воздушному пространству. Последнее имеет особое значение для Азии. Учитывая возрастающий спрос на воздушные перевозки, необходимо в срочном порядке принять меры по избежанию в ближайшем будущем масштабной перегрузки воздушного пространства.

3.7.3 ИАТА настоятельно призывает нормативные органы и провайдеров инфраструктуры наполовину устранить в течение 5 лет имеющиеся узкие места, что приведет к уменьшению ежегодного объема выбросов CO₂ на 35 млн. тонн. Однако для этого необходимо в срочном порядке сменить парадигму государственной политики. Слишком часто неспособность определить приоритеты экологических проблем и нежелание правительств устранять политические препятствия не позволяют обеспечивать крайне необходимое повышение эффективности и уменьшение объема выбросов CO₂. Это совершенно не соответствует политике правительств в области изменения климата и энергетики и их стремлениям.

3.7.4 Кроме того, на региональном уровне обходимо обеспечить реализацию Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) ИКАО, элементы которого разрабатывались в сотрудничестве с отраслью. Эти элементы предусматривают расширение использования топливосберегающих процедур на этапах прибытия и вылета, более широкое использование зональной навигации (RNAV) и требуемых навигационных характеристик (RNP) на всех этапах полета, глобальное внедрение сокращенных минимумов вертикального эшелонирования (RVSM) и эффективное планирование деятельности аэропортов.

3.7.5 ИАТА настоятельно призывает ИКАО в срочном порядке активизировать свою деятельность по устранению узких мест и гармонизировать организацию воздушного пространства в глобальном масштабе посредством разработки совместно с отраслью региональных планов действий, обеспечивая при этом координацию на региональном и межрегиональном уровнях. В то же время Договаривающимся государствам рекомендуется своевременно совершенствовать инфраструктуру в соответствии с ГАНП.

3.8 Производство полетов

3.8.1 Авиакомпаниям необходимо повысить эффективность полетов путем внедрения наилучшей практики. Согласно МГЭИК, за счет реализации этих мер можно сократить объем выбросов авиационной эмиссии CO₂ примерно на 6 %

3.8.2 В 2007 году авиакомпании – члены ИАТА поставили перед собой амбициозную цель по дальнейшему повышению топливной эффективности по крайней мере на 25 % к 2020 году по сравнению с 2005 годом. Согласно оценкам, уменьшение объема эмиссии CO₂ составит примерно 345 млн. тонн по сравнению с ситуацией, в которой топливная эффективность сохранялась бы на уровне 2005 года.

3.8.3 ИАТА активно поддерживает деятельность своих авиакомпаний-членов по повышению эксплуатационной эффективности, составляя реестр наилучшей практики, разрабатывая отраслевые критерии и проводя оценки показателей на местах. В 2006 году 70 авиакомпаний при поддержке ИАТА выявили дополнительную возможность уменьшить потребление топлива, что в эквиваленте составило 8,5 млн. тонн выбросов CO₂.

3.8.4 Дополнительного повышения эффективности можно добиться за счет обновления нормативных положений, касающихся управления расходом топлива. ИАТА стремится к разработке при тесных консультациях с ИКАО предложения, предусматривающего обновление положений Приложения 6.

3.8.5 ИАТА продолжит активизацию своих усилий по ужесточению экологических стандартов в рамках отрасли. Распространяя сферу действия программ экономии топлива на области, выходящие за пределы эксплуатации воздушных судов, ИАТА будет содействовать внедрению систем управления качеством в область окружающей среды (EMS) в рамках авиатранспортной отрасли в целом.

3.9 Экономические меры

3.9.1 Очень часто экономические меры носят штрафной характер. Правительствам следует акцентировать внимание не на ограничении спроса, а на стимулировании нововведений и на активизации научных исследований, разработок и внедрении технологий. Для реализации новых программ в области технологии следует использовать субсидии, налоговые льготы и прямое финансирование. К сожалению, как сообщает МГЭИК, на протяжении почти двух десятилетий объем государственного финансирования научно-исследовательских программ сохраняется на неизменном уровне или уменьшается и на данный момент составляет примерно половину от уровня 1980 года. Такие инициативы, как реализуемая Европейским сообществом совместная технологическая инициатива (JTI) "Чистое небо", приветствуются, однако они составляют лишь небольшую часть того, что нужно. Государствам следует повернуть вспять эту тенденцию к снижению объема финансирования и увеличить свои инвестиции в научные исследования и разработки, включая скорейшую разработку альтернативных видов топлива.

3.9.2 Во-вторых, ИАТА и ИКАО следует проработать с международными финансовыми учреждениями вопрос о возможности выделения средств развивающимся странам для ускорения замены парка воздушных судов и финансирования инвестиций в инфраструктуру, что необходимо для получения выгод, обеспечиваемых чистыми технологиями. Следует также изучить вопрос об использовании других новаторских механизмов финансирования, таких как "венчурное"

капитальное финансирование инвестиций в разработку на раннем этапе чистых авиационных технологий.

3.9.3 В-третьих, экономические меры можно также использовать для привлечения клиентуры авиакомпаний к реализации инициатив в области изменения климата. В последние годы получили распространение программы компенсации в качестве средства, позволяющего клиентам авиакомпаний компенсировать ущерб, наносимый эмиссией в результате их полета. Однако некоторые из этих систем функционируют большей частью хаотично, не обеспечивая достаточной степени прозрачности для покупателя или инвестора. Научная основа компенсаций за нанесенный ущерб, предусматриваемых некоторыми из этих программ, не определена в той мере, в какой она удовлетворила бы ту или иную отдельную организацию, которая, по мнению общественности, могла бы надежно проводить такую оценку. В этой связи ИАТА поддерживает деятельность ИКАО по разработке минимальных стандартов методики расчета, с тем чтобы повысить степень прозрачности и целостности компенсационных выплат, связанных с авиационными выбросами углерода, и обеспечить возможность их официального учета и признания как таковых пассажирами.

3.94 И наконец, мы настоятельно призываем Ассамблею ИКАО одобрить рекомендации ИКАО по обмену квотами на эмиссию на основе взаимного согласия государств. Открытая система обмена квотами на эмиссию в случае ее надлежащей разработки и внедрения на глобальной и добровольной основе может стать более эффективным средством решения проблемы авиационной эмиссии углерода, чем сборы и налоги.

— КОНЕЦ —