



**АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ**

**ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды**

**ДОСТИЖЕНИЕ СОКРАЩЕНИЯ ЭМИССИИ ПУТЕМ ТЕХНИЧЕСКИХ И  
ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ МЕР. ЧТО СДЕЛАНО КИТАЕМ**

(Представлено Китайской Народной Республикой)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Глобальное изменение климата оказывает серьезное воздействие на существование и развитие человечества и является крупной проблемой, с которой сталкиваются все страны. Эта проблема является экологической, но еще в большей степени – проблемой развития. Китайское правительство придает ей большое значение и принимает активные меры по проведению соответствующей работы на прочной основе. Китай, несмотря на то что его сдерживают ограниченные технические возможности и финансовые ресурсы, прилагает огромные усилия в области уменьшения авиационных эмиссий и добился эффективного сокращения авиационных эмиссий путем применения усовершенствованных технологий и улучшенных операций. Цели и задачи ИКАО заключаются в разработке политики и технических решений для международной авиации. В резолюциях Ассамблеи ИКАО следует на политическом уровне определять технические и эксплуатационные меры в качестве приоритетных способов достижения сокращения эмиссий международной авиации и рассматривать такие меры в качестве основного направления деятельности ИКАО по достижению такого сокращения.

<i>Стратегические цели</i>	Данный информационный документ связан со стратегической целью С "Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Никаких дополнительных ресурсов не требуется
<i>Справочный материал</i>	Неприменимо

<sup>1</sup> Текст документа на китайском языке представлен Китайской Народной Республикой.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Глобальное изменение климата оказывает серьезное воздействие на существование и развитие человечества и является крупной проблемой, с которой сталкиваются все государства. Китайское правительство придает ей большое значение и принимает различные меры по смягчению его последствий и адаптации к изменению климата. В секторе гражданской авиации охрана окружающей среды рассматривается как стратегическая задача, имеющая такое же важное значение, как обеспечение безопасности полетов, повышение качества обслуживания и эксплуатационные показатели. Принимаются активные меры по проведению соответствующей работы на прочной основе. С точки зрения методики Китай считает, что технические и эксплуатационные усовершенствования являются наиболее очевидными эффективными мерами по достижению сокращения авиационных эмиссий.

1.2 Китай, несмотря на то что его сдерживают ограниченные технические возможности и финансовые ресурсы, прилагает огромные усилия в области сокращения авиационных эмиссий. За последние пять лет, несмотря на технические и финансовые затруднения, Управление гражданской авиации Китая увеличило усилия в области сокращения авиационных эмиссий, сделав акцент на создание и обновление инфраструктуры, а также на технические инновации. Предлагается также, чтобы в ближайшие десять лет сектор гражданской авиации Китая опирался исключительно на такие меры, как техническое обновление и управленческие инновации в целях обеспечения того, чтобы эмиссии парниковых газов, создаваемые в результате авиационной деятельности в целом, росли более медленными темпами по сравнению с темпами роста самой отрасли.

## 2. МЕРЫ ПО СОКРАЩЕНИЮ ЭМИССИЙ, ПРИНИМАЕМЫЕ СЕКТОРОМ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ КИТАЯ

### 2.1 Совершенствование и улучшение технических и эксплуатационных мер, осуществляемых авиакомпаниями в целях сокращения эмиссий

2.1.1 Начиная с 2010 года, Управление гражданской авиации Китая постоянно поощряло установку национальными авиакомпаниями на крыльях имеющихся у них воздушных судов концевых аэродинамических поверхностей или выбор ими новых воздушных судов с уже установленными концевыми аэродинамическими поверхностями крыла. В 2012 году концевые аэродинамические поверхности крыла были установлены на 93 воздушных судах и в первой половине 2013 года планируется оснастить ими еще 50 воздушных судов. После завершения этой операции такие воздушные суда в совокупности будут потреблять на 24 800 т меньше топлива в год. Планируется, что к концу 2013 года китайские авиакомпании завершат или осуществят переоснащение 212 авиационных двигателей, что в итоге позволит добиться экономии 9200 т топлива в год.

2.1.2 Сектор гражданской авиации Китая, стремясь совершенствовать материальную часть (двигатель) воздушного судна, в равной степени придает значение тщательному управлению процессами производства полетов. В свете современных реальностей китайским авиакомпаниям настоятельно рекомендуется проводить реформы их систем управления летными операциями и осуществлять мониторинг характеристик воздушных судов (двигателя) в целях уменьшения потребления топлива путем применения усовершенствованных операций и процессов управления.

## 2.2 Технические меры по сокращению эмиссии в аэропортах

2.2.1 Использование установленного на трапах оборудования вместо ВСУ воздушных судов внедрено во всех китайских аэропортах с ежегодной пропускной способностью 5 млн пассажиров и более, что обеспечило ежегодную экономию в 270 000 т реактивного топлива и снижение на 860 000 т эмиссии CO<sub>2</sub> в год. Помимо меры, связанной с ВСУ, китайские аэропорты также реализуют инициативы по сокращению эмиссии, включающие использование чистой энергии, новых технологий отопления, кондиционирования воздуха и освещения, а также систему статистических данных, мониторинга и управления в области потребления топлива и эмиссий путем совершенствования операций и процесса управления.

## 2.3 Меры по сокращению эмиссии в области УВД

2.3.1 **Использование альтернативных маршрутов.** В течение четырех лет, начиная с 2009 по 2012 год, на 1,228 млн рейсов использовались альтернативные маршруты, что позволило сократить пролетаемое расстояние на 46 млн км, сэкономить 251 000 т топлива и сократить эмиссию CO<sub>2</sub> на 795 000 т.

2.3.2 **Применение процесса совместного принятия решений (CDM).** CDM позволяет рассчитывать и автоматически распределять оптимальные временные интервалы на ближайшие 2 ч на основе информации, содержащейся в полетных сообщениях и запланированного времени взлета, а также посредством обмена информацией с авиакомпанией о наличии располагаемых ресурсов воздушного пространства и аэропорта и готовности к выполнению регулярных рейсов, выстраивать надлежащую точную очередность вылета воздушных судов, обеспечивая тем самым повышение эффективности использования воздушного пространства, времени вылета и качества аэропортовых операций. Со своей стороны, авиакомпании могут использовать CDM для получения своевременных данных о предполагаемом времени готовности рейса к вылету и улучшения временной точности выполнения рейса.

## 3. РЕКОМЕНДАЦИЯ

3.1 Международный воздушный транспорт вносит важный вклад в ускорение глобального экономического развития и социального прогресса. На долю международной авиации приходится менее 2 % глобального объема эмиссии CO<sub>2</sub>. Судя по работе, проводимой различными странами и собственному опыту Китая в области сокращения авиационных эмиссий, технические усовершенствования и оптимальные эксплуатационные меры дали хорошие результаты в части сокращения их объема. Таким образом, рекомендуется, чтобы в резолюциях Ассамблеи ИКАО, являющихся инструментом политики, конкретно указывались технические эксплуатационные меры в качестве приоритетных средств достижения снижения эмиссий международной авиации и чтобы такие меры рассматривались в качестве будущих направлений деятельности ИКАО по достижению таких сокращений.