

**Доклад представителя Российской Федерации
в ИКАО в 2008-2017г.г. Новгорова А.А.
о проблеме эмиссии углекислого газа воздушными судами.**

Уважаемые коллеги по отрасли!

Для меня большая честь быть приглашённым и выступать на столь высоком собрании представителей авиационной промышленности России.

Пользуясь случаем, хотел бы высказать слова искренней благодарности Наблюдательному Совету Союза авиапроизводителей за действенную поддержку позиции Российской Федерации в отношении противодействия внедрению, так называемой, *Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной гражданской авиации* – CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation).

В результате российская позиция по этому вопросу была предметно доведена до членов Международного координационного Совета ассоциаций аэрокосмической промышленности посредством письма за подписью Юрия Николаевича Коптева и рабочего документа, подготовленного представителем Союза авиапроизводителей Артуром Амазасповичем Мирзоян.

Почему это важно? Не вдаваясь в подробности, могу сказать, что CORSIA, по сути, является механизмом подавления быстро развивающихся рынков авиационных перевозок в развивающихся странах и странах с переходной экономикой таких, как Россия, Индия и Китай.

Думаю, нет необходимости доказывать то, что авиационная промышленность не может устойчиво развиваться в отсутствии рынков сбыта своей продукции. Мы всё это воочию наблюдали в 90-е годы.

В первую очередь, по ряду политических причин, дальнейшее развитие российской авиационной промышленности в большей степени будет определяться спросом на внутреннем рынке, которой имеет огромный и всё ещё нереализованный потенциал. Именно по этой причине финансовая стабильность национальных эксплуатантов воздушного транспорта, на плечи которых ляжет основное бремя расходов по реализации проекта CORSIA, и их способность инвестировать в развитие и модернизацию собственного парка воздушных судов являются залогом устойчивого развития отрасли в целом.

Думаю, те кто успел познакомиться с проектом IV тома Приложения 16 «Охрана окружающей среды» к Конвенции о международной гражданской авиации обратили внимание на не только на весьма сложный и дорогостоящий механизм учёта эмиссии углекислого газа воздушными судами, выполняющими

международные полёты, но и на то, что в конечном итоге приобретение компенсационных «индульгенций» или, так называемых, «эмиссионных кредитов» на открытых «углеродных рынках» приведёт к значительному оттоку финансовых средств из отрасли. При этом цена, так называемой, компенсации роста эмиссии CO₂ будет удваиваться каждые пять лет, что в краткосрочной перспективе приведёт к банкротству или вытеснению из рынка международных авиационных перевозок подавляющего числа авиакомпаний из развивающихся стран и стран с переходной экономикой. По некоторым оценкам, только за первые 15 лет отрасль заплатит за эти эмиссионные «индульгенции» около 150 миллиардов долларов США.

Важно отметить, что стагнация технологического развития авиационной отрасли неизбежно станет одним из ключевых факторов снижения общего уровня безопасности полётов на фоне растущего спроса на воздушные перевозки.

При этом, хочу заверить тех, кто всё ещё верит в то, что углекислый газ является причиной, так называемого, глобального потепления, в том, что в результате внедрения CORSIA глобальная нетто эмиссия парниковых газов будет расти ускоренными темпами.

Не секрет, что каждое новое поколение воздушных судов демонстрирует улучшение показателей топливной эффективности от 10 до 25 процентов. По данным ИКАО за последние 57 лет среднеотраслевой показатель топливной эффективности вырос на 80% без помощи каких-либо «глобальных рыночных мер».

Буквально несколько слов об альтернативном предложении, выдвинутом Российской Федерацией в противовес проекту CORSIA.

Подавляющее число наших коллег из развивающихся стран в кулуарах говорят о том, что им не нужны никакие рыночные меры, которые они рассматривают как очередное искусственное препятствие на пути их индустриализации. Однако, борьба с изменением климата (что само по себе абсурдно) в наши дни приобрела значение религиозной догмы, а все скептики «теории глобального потепления» подлежат сожжению на костре общественного осуждения.

По этой причине простое отрицание Глобальных рыночных мер для гражданской авиации, направленных якобы на борьбу с изменением климата, не представляется эффективным. В этой связи Российская Федерация выступила с альтернативным предложением, которое в отличие от CORSIA не накладывает на отрасль сколь-нибудь значимого экономического или бюрократического бремени и способствует устойчивому развитию гражданской авиации, а также в полной мере соответствует *«Руководящим принципам разработки и реализации рыночных мер (PM) для международной авиации»*, изложенным в Приложении к резолюции Ассамблеи ИКАО А39-2 *«Сводное*

заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата».

Предлагаемый Россией, так называемый, «*Механизм чистого развития для гражданской авиации*» (ACDM) предлагает простой и полностью прозрачный механизм мобилизации ресурсов отрасли для реализации экологически эффективных авиационных проектов, одобренных Ассамблей ИКАО. При этом соблюдаются принципы:

- добровольности участия,
- общей, но дифференцированной ответственности и
- не дискриминации.

Концептуально механизм ACDM описан в рабочем документе A39-WP/387, который был представлен Делегацией Российской Федерации на рассмотрение 39-й сессии Ассамблеи ИКАО.

Готов ответить на любые вопросы, связанные с реализацией проекта CORSIA. Вопросы можно направлять в мой адрес по электронной почте ANovgorodov@outlook.com.

Благодарю за внимание