

CORSIA: новые возможности или вызов международной гражданской авиации?

Научный руководитель – Кудинов Алексей Сергеевич

Яковлев Игорь Дмитриевич

Студент (бакалавр)

Московский государственный институт международных отношений, Москва, Россия

E-mail: greatvbr@gmail.com

CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) - Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной гражданской авиации. Это механизм, разработанный Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) в рамках 39-й сессии Ассамблеи, прошедшей с 27 сентября по 6 октября 2016 г. Являясь глобальной системой рыночных мер, схема была принята для достижения целей, установленных Рамочной конвенцией ООН об изменении климата, в частности сокращения выбросов парниковых газов в результате использования авиационного топлива путем повышения топливной эффективности на 2% ежегодно. [3]

Парижское соглашение по климату, подписанное в апреле 2016 г., не затронуло такой сектор экономики, как международная гражданская авиация, вследствие чего, принимая во внимание озабоченность развитых стран экологической повесткой, осенью 2016 года специалисты ИКАО разработали систему глобальных рыночных мер CORSIA. Следует признать, что международная гражданская авиация является важной стратегической отраслью, поэтому любые меры, связанные даже с незначительными ограничениями, должны быть приняты с учетом интересов всех сторон. [2]

Внедрение Системы разделено на три этапа: экспериментальный (2021-2023 гг.), первый, (2024-2026 гг.) и второй (2027-2035 гг.). Участие государств в экспериментальном и первом этапах является добровольным, в то время как участие во втором этапе является обязательным для государств, чья индивидуальная доля в деятельности международной авиации более 0,5%, либо для которых на международные перевозки приходится более 90% деятельности авиации.

Так каково место CORSIA в сокращении выбросов углерода в международной гражданской авиации? Ответ на этот вопрос можно найти в Резолюции ИКАО А38-18 «Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата», в которой говорится о необходимости комплексного подхода, охватывающего деятельность в области технологий и стандартов, а также эксплуатационные и рыночные меры по уменьшению объема эмиссии. Таким образом, организация подчеркивает необходимость технологического совершенствования авиации и авиационного топлива, а также внедрения рыночных мер в виде Системы CORSIA. Учитывая, что топливная эффективность современных воздушных судов выросла на 80% с 1960-х годов благодаря именно технологическому прогрессу, становится ясно, что Системе CORSIA отводится второстепенная роль, однако по планируемым экономическим затратам авиакомпаний развивающихся стран она способна превзойти как совершенствование авиатранспорта, так и обновление их авиапарка. [1]

Каким образом CORSIA будет работать? С 2019 по 2020 гг. будут рассчитаны средние базовые показатели эмиссии от международных полетов, и, начиная с 2021 года, ежегодное увеличение эмиссии в секторе по сравнению с базовым показателем будет отражать объем компенсационных обязательств по CORSIA. Затем каждый год государство будет

собирают данные об объемах эмиссии углерода и предоставляют их в систему Центрального реестра CORSIA, после чего международная организация определяет компенсационные обязательства каждого государства. Путем приобретения на углеродном рынке соответствующих кредитов, генерирующихся от создания и развития экологических проектов, направленных на сокращение эмиссии углерода из разных источников, каждый эксплуатант будет выполнять свои обязательства по сокращению эмиссии.

Подводя итог, можно заявить, что с одной стороны Система CORSIA станет механизмом инвестирования в экологически значимые проекты, позволяя аккумулировать средства, полученные из международной гражданской авиации, и направлять их в иные секторы. С другой стороны являющаяся по сути штрафной системой, она способна замедлить динамическое и стабильное развитие международной гражданской авиации путем увеличения финансовой нагрузки на сектор. Таким образом, нивелируется весь тот потенциал, способный проявиться в социально-экономическом развитии не только отдельных государств, но всего человечества в целом.

Что касается позиции России по вопросу внедрения Системы CORSIA, необходимо осуществлять спланированные действия без спешки, учитывая интересы всех сторон путем проведения полномасштабных консультаций. Также представители государства в международной организации указывают на то, что в Системе CORSIA прослеживается попытка повлиять на быстрорастущий авиационный сектор развивающихся стран путем введения дополнительных сборов с авиакомпаний этих стран за превышение базовых показателей эмиссии углерода. [4]

Источники и литература

- 1) Резолюция Ассамблеи ИКАО А38-18. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата [Электронный ресурс] / Резолюции ассамблеи. Предварительное издание. – 2013. – Режим доступа: https://www.icao.int/Meetings/a38/Documents/Resolutions/a38_res_prov_ru.pdf
- 2) Резолюция Ассамблеи ИКАО А39-3. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (PM) [Электронный ресурс] / Резолюции ассамблеи. Предварительное издание. – 2016. – Режим доступа: https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Resolutions/a39_res_prov_ru.pdf
- 3) Резолюция Ассамблеи ИКАО А40-19. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) [Электронный ресурс] / Резолюции ассамблеи. Предварительное издание. – 2019. – Режим доступа: https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/Resolutions/a40_res_prov_ru.pdf
- 4) Перспективы относительно справедливого и объективного варианта внедрения CORSIA [Электронный ресурс] / Ассамблея [U+2015] 40-я сессия. Исполнительный комитет. – 2019. – Режим доступа: https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/WP/wp_306_ru.pdf