

Усилий международного соглашения о снижении выбросов двуокиси углерода в международных воздушных перевозках, носящего название CORSIA, мало. В настоящее время соглашением CORSIA охвачено 75% рейсов, но эти компенсирующие усилия недостаточны, чтобы добиться поставленных целей, не говоря уже о достижении стабильности глобального климата. За последнее десятилетие авиакосмические компании поставили амбициозные цели, такие как ежегодное повышение эффективности не менее чем на 1,5%, удовлетворение растущего спроса на поездки без увеличения выбросов или сокращение общих выбросов до 50% ниже уровня 2005 года к 2050-му. Институт Rocky Mountain Institute (RMI) создал три новых, правдоподобных сценария авиационной эмиссии двуокиси углерода, показывающих выбросы 23,5, 32,3 или 51,6 гигатонны к 2050 году. По мнению Адама Клаубера, директора исследований и разработок безуглеродной авиации RMI: "Авиация достигнет 1 гигатонны выбросов двуокиси углерода уже через два года, к 2020 году. Это означает, что выбросы данной индустрии растут значительно быстрее, чем должны. Авиация увеличивает выбросы каждый год на 5%. Если не будут приниматься усилия к изменению, авиация будет продолжать выбрасывать все большее количество двуокиси углерода. Замена авиационного керосина на устойчивое авиационное топливо, или биоавиатопливо, имеет наиболее высокий потенциал в достижении снижения выбросов двуокиси углерода авиацией. Любое масло, используемое для приготовления пищи, подойдет для биоавиатоплива. Уже имеется отработанная безопасная технология, которая дает хорошие результаты. Трудности на сегодняшний день заключаются в том, что всего несколько заводов производят биоавиатопливо. Каждый год необходимы 140 новых перерабатывающих заводов."

Подробнее: http://www.ng.ru/ng_energiya/2019-02-11/11_7504_davos.html