



ТРЕТЬЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО АВИАЦИИ И АЛЬТЕРНАТИВНЫМ ВИДАМ ТОПЛИВА (CAAF/3)

Дубай, Объединенные Арабские Эмираты, 20–24 ноября 2023 года

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ ПУНКТ 2 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлено Секретариатом)

Пункт 2 повестки дня. Поддержка политики по содействию развитию и внедрению более чистых источников энергии для авиации

1. Конференция рассмотрела четыре рабочих документа, представленных Секретариатом, а также 16 рабочих документов, представленных государствами и международными организациями. Ниже приводится краткое содержание этих документов.

2. В документе CAAF/3-WP/3, представленном Секретариатом, была изложена информация о различных политических подходах государств к содействию разработке и внедрению устойчиво производимого авиационного топлива (SAF), низкоуглеродного авиационного топлива (LCAF) и других более чистых источников энергии для авиации, включая информацию из инструктивных материалов ИКАО, а также о роли разработанных в рамках ИКАО планов действий государств (SAP) и дорожных карт по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации. Была представлена также обновленная информация по техническим аспектам сертификации авиационного топлива.

3. В документе CAAF/3-WP/4, представленном Секретариатом, были приведены возможные контрольные показатели для потенциальных количественных целей в области более чистых источников энергии для международной авиации, а также прогнозы в отношении глобальных объемов использования таких источников энергии для международной авиации, включая технические предложения Комитета ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) и другую соответствующую информацию. Обновленная информация о краткосрочных прогнозах в отношении производства SAF, подготовленных CAEP, была представлена в отдельном документе CAAF/3-IP/6.

4. В документе CAAF/3-WP/5, представленном Секретариатом, была изложена информация о работе ИКАО по критериям устойчивости, сертификации устойчивости и оценке сокращения эмиссии в течение жизненного цикла для SAF и LCAF в рамках Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA). В документе был приведен также довод в пользу рассмотрения этих элементов, связанных с CORSIA, в качестве основы для определения устойчивости видов топлива, используемых в международной авиации.

5. В документе CAAF/3-WP/6, представленном Секретариатом, содержалась информация о методиках учета топлива и отчетности по топливу в рамках системы мониторинга,

отчетности и верификации (MRV) CORSIA, включая методику сокращения компенсационных обязательств эксплуатантов самолетов в результате использования видов топлива, отвечающих условиям CORSIA (SAF и LCAF). В нем также были представлены технические предложения CAEP по возможным параметрам методик учета топлива и отчетности по топливу для международной авиации в целях обеспечения их последовательного применения при отслеживании хода достижения долгосрочной желательной цели (LTAG).

6. В документе CAAF/3-WP/39, представленном Китаем, было сформулировано предложение Китая по ключевым элементам (концептуальное видение, принципы и партнерство) справедливой и осуществимой глобальной рамочной программы по разработке и внедрению более чистых видов авиационного топлива. Были приведены мнения о том, что разработка глобальной рамочной программы должна осуществляться на основе тщательного изучения национальных условий всех государств, что следует воздержаться от установления каких-либо унифицированных количественных целей без обеспечения того, чтобы SAF, LCAF и другие более чистые виды авиационного топлива, производимые в развивающихся странах, составляли справедливую долю в мировом производстве, а также что отказ гарантировать предоставление финансовой поддержки и передачу технологий развивающимся странам окажет дополнительное неблагоприятное воздействие на осуществимость LTAG.

7. В документе CAAF/3-WP/32, представленном Доминиканской Республикой, была изложена информация о ее вкладе в уменьшение эмиссии парниковых газов и поддержку экологически устойчивого экономического развития международной авиации посредством использования SAF и LCAF. Были приведены также мнения о важности наращивания потенциала и оказания помощи, в частности малым островным развивающимся государствам, в достижении коллективной LTAG, а также о необходимости укрепления диалога между государствами и отраслью по вопросам разработки и внедрения топлива и поддержке инициативы "Центр финансовых инвестиций ИКАО".

8. В документе CAAF/3-WP/29, представленном Индией, содержалась информация о достижениях Индии в выполнении обязательств в рамках РКИК ООН и Парижского соглашения, а также в области SAF. Были приведены также мнения о глобальной рамочной программе в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, в том числе относительно поддержки четырех структурных элементов, инициативы "Центр финансовых инвестиций", проблем в области коммерческого использования SAF в развивающихся странах, а также того, что любые количественные показатели в отношении более чистых источников энергии должны быть более тщательно проанализированы и рассмотрены на следующей сессии Ассамблеи ИКАО.

9. В документе CAAF/3-WP/10, представленном Оманом, была изложена информация о его инициативах, в том числе по национальному плану действий, технико-экономическому обоснованию использования SAF и "зеленому" водороду, направленных на содействие реализации концептуального видения Омана на период до 2040 года, а также на оказание поддержки ИКАО в достижении LTAG путем обеспечения к 2050 году чистого нулевого уровня эмиссии углерода международной авиации.

10. В документе CAAF/3-WP/27, представленном Саудовской Аравией, были рассмотрены некоторые принципы и элементы, которые необходимо принять во внимание и отразить при согласовании потенциальной глобальной рамочной программы, которая должна быть, в частности, инклюзивной, политически нейтральной, технологически агностической, основанной на согласованных на международном уровне критериях устойчивости, а также не должна устанавливать дополнительных целей и/или параметров, таких как промежуточные этапы и/или показатели. Были приведены также мнения о рассмотрении в ИКАО систем оплаты топлива без его

фактического использования с подачей заявки на соответствующее сокращение эмиссии (Book and Claim) и необходимости изучения потенциальных преимуществ/последствий внедрения таких систем и потенциальной роли ИКАО в этом процессе, а также о расширении охвата поддержки внедрения, экономичном подходе к техническому прогрессу и предоставлении развивающимся странам возможности участвовать в формирующемся топливном рынке.

11. В документе CAAF/3-WP/28, представленном Объединенными Арабскими Эмиратами, была изложена информация о стремлении страны играть ведущую роль в низкоуглеродной экономике, были приведены мнения о глобальной рамочной программе ИКАО в области более чистых источников энергии для авиации, была подчеркнута важность обмена знаниями и передовым опытом, была выражена поддержка усилий ИКАО по содействию финансированию, включая инициативу "Центр финансовых инвестиций", а также была отмечена важнейшая роль LCAF и настоятельная необходимость создания надежных механизмов учета использования SAF и LCAF.

12. В документе CAAF/3-WP/26, представленном Бразилией и Сингапуром, были изложены мнения о необходимости нейтрального подхода к сырью и технологиям производства SAF и было настоятельно рекомендовано признать критерии устойчивости CORSIA, системы сертификации устойчивости и методику оценки эмиссии в течение жизненного цикла в качестве общепринятой основы для определения приемлемости SAF. Это поможет расширить потенциальные источники сырья, уменьшить рискованность инвестиций в SAF для расширения его производства и снизить затраты, а также ускорить процесс перехода международной авиации к использованию "зеленых" технологий.

13. В документе CAAF/3-WP/22, представленном Японией, Сингапуром и Соединенными Штатами Америки, была изложена информация о концепции "Зеленая полоса для авиации" (AGL) в качестве двусторонней/многосторонней инициативы, в рамках которой заинтересованным государствам и авиакомпаниям предлагается разработать и достоверным образом продемонстрировать ускоренное сокращение эмиссии международной авиации путем принятия конкретных мер. Данная концепция устанавливает несколько принципов и требований, включая возможную многоуровневую структуру, включающую комплекс мер, совместно выполняемых на различных этапах полета.

14. В документе CAAF/3-WP/35 Revision No. 1, представленном Соединенными Штатами Америки совместно с Республикой Корея и Японией, были изложены мнения о принятии глобальной концепции в отношении SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, которая будет поддерживать и поощрять инвестиции частного сектора в эти технологии, о роли ИКАО в содействии инвестициям, необходимости совместной работы в духе сотрудничества и компромисса для решения серьезных глобальных проблем, связанных с изменением климата, а также о признании важности соблюдения тщательно сбалансированных резолюций Ассамблеи по авиации и климату. Углеродоемкость мирового топливного фонда была отмечена в качестве показателя, позволяющего точно отслеживать эмиссию углерода и включающего все более чистые источники энергии для оценки прогресса отрасли.

15. В документе CAAF/3-WP/14, представленном АКГА от имени ее 54 государств-членов, была изложена информация об инициативе АКГА по ускорению разработки, производства и использования SAF/LCAF в Африке, предусматривающей четыре основные цели: выработка и согласование политики, наращивание потенциала, подготовка технико-экономических обоснований/оценок, мобилизация ресурсов и информационно-разъяснительная деятельность. Были представлены также мнения о том, что CAAF/3 должна принять глобальную рамочную программу со сбалансированной политикой, обеспечить передачу технологий африканским

государствам и привлечь финансирование, с тем чтобы государства могли разрабатывать, производить и внедрять SAF/LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации.

16. В документе CAAF/3-WP/18, представленном Испанией от имени Европейского союза и его государств-членов¹, других государств – участников Европейской конференции гражданской авиации² и ЕВРОКОНТРОЛЯ, CAAF/3 было рекомендовано включить в глобальную рамочную программу в качестве ее неотъемлемой части глобальную, коллективную и желательную количественную цель на период до 2050 года, выраженную в виде процентного показателя сокращения эмиссии в результате использования более чистых источников энергии для авиации, а также траекторию ее достижения.

17. В документе CAAF/3-WP/19, представленном Испанией от имени ЕС и его государств-членов, других государств – участников ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ, были изложены мнения о важности своевременного представления SAP, что может помочь ИКАО в мониторинге достижения LTAG и дальнейшей работе над отраслевыми рамками устойчивости топлива. Были представлены также мнения о необходимости включения в глобальную рамочную программу результатов технической работы CAEP по возможным параметрам методик учета топлива и отчетности по топливу, а также о поддержке дальнейшей работы над возможными новыми методиками учета топлива.

18. В документе CAAF/3-WP/30 Revision No. 1, представленном членами Международной коалиции по преодолению воздействия авиации на климат (IACAC)³, были изложены мнения в поддержку амбициозной глобальной количественной концепции разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, которая соответствует LTAG. Были представлены также мнения о том, что количественная концепция должна предусматривать реалистичный метод и основные этапы ее осуществления, быть коллективной, амбициозной и не налагать никаких обязательств на отдельные государства или регионы, а также основываться на процентных показателях сокращения эмиссии CO₂ в результате использования более чистых источников энергии или показателе среднемассовой углеродоемкости топлива и обеспечивать предоставление добровольного финансирования для наращивания потенциала и начала работы по реализации инициативы "Центр финансовых инвестиций ИКАО".

19. В документе CAAF/3-WP/23, представленном Группой действий по вопросам воздушного транспорта (АТАГ), Международным советом аэропортов (МСА), Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным советом деловой авиации (МСДА) и Международным координационным советом ассоциаций авиационно-космической промышленности (ИККАИА), были изложены мнения о том, каким образом согласованный на глобальном уровне сбалансированный подход к разработке политики может помочь избежать имеющих негативные последствия нарушений рыночной конъюнктуры и утечки углерода. Были высказаны мнения о том, что эффективная политика должна быть: гармонизированной между странами и отраслями; стабильной и предсказуемой; технологически нейтральной; независимой в отношении источников сырья; устанавливающей приоритет международно признанных стандартов устойчивости; упрощающей сертификацию цепочек поставок более чистых энергоресурсов;

¹ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция и Эстония.

² Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Молдова, Монако, Норвегия, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

³ Австрия, Германия, Греция, Дания, Доминиканская Республика, Италия, Канада, Кения, Нидерланды, Норвегия, Республика Корея, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Тринидад и Тобаго, Финляндия, Франция, Чехия, Швейцария, Швеция, Япония и ЕС.

способной к расширению; обеспечивающей механизмы измерения сокращения эмиссии. Кроме того, было представлено мнение о важности создания глобальной и надежной системы учета более чистых источников энергии.

20. В документе CAAF/3-WP/34, представленном АТАГ, МСА, КАНСО, ИАТА, МСДА и ИККАИА, было описано текущее положение отрасли SAF, включая перспективы спроса и предложения на несколько следующих лет, и изложены мнения относительно глобальной рамочной программы для дальнейшей поддержки разработки, инвестиций и производства SAF по всему миру с превышением текущих прогнозных показателей и относительно регулярной оценки глобальной рамочной программы, включая уровень амбиций согласно Концепции ИКАО и элементы реализации, с той предпосылкой, что CAAF/4 должна быть проведена до 43-й Ассамблеи ИКАО в 2028 году.

21. В документе CAAF/3-WP/36, представленном Международной коалицией по преодолению воздействия авиации на климат (ICSA), были изложены мнения о принятии на CAAF/3 концептуального видения, которое: определяет приоритетность высоких стандартов экологической и социальной целостности; отражает желательные цели, используя показатели, которые в первую очередь основаны на углеродоемкости альтернативных видов топлива на основе жизненного цикла; включает положения, позволяющие избежать дублирования заявлений о сокращении эмиссии. Было представлено также мнение о необходимости обеспечения того, чтобы альтернативные виды авиационного топлива приносили пользу в области охраны здоровья людей за счет снижения содержания ароматических веществ в авиационном топливе и обусловленного тем самым сокращения эмиссии нелетучих твердых частиц.

22. Председатель также отметил, что на Конференции были представлены следующие информационные документы: CAAF/3-IP/1, CAAF/3-IP/2, CAAF/3-IP/3, CAAF/3-IP/4 и CAAF/3-IP/6, подготовленные Секретариатом, CAAF/3-IP/7, подготовленный ИККАИА, CAAF/3-IP/8, подготовленный Норвегией, CAAF/3-IP/9, подготовленный Оманом, CAAF/3-IP/10, подготовленный IACAS, а также CAAF/3-IP/11, подготовленный Китаем.

23. Последовавшие выступления показали, что имело место значительное совпадение мнений по структурному элементу 1 *"Политика и планирование"* относительно необходимости разработки и реализации всеми государствами соответствующей их обстоятельствам политики, важной роли планов действий государств, а также того, что глобальная рамочная программа должна обеспечивать возможности для работы по децентрализации производства более чистой энергии для авиации во всех государствах и регионах. Также была подчеркнута необходимость того, чтобы такая политика была нейтральной с точки зрения технологий и не была привязана к конкретным видам сырья.

24. Кроме того, был высказан ряд мнений относительно возможной Концепции, включая поддержку возможной количественной оценки коллективной глобальной желательной Концепции с использованием соответствующих показателей и сроков (краткосрочных и долгосрочных) как одного из сигналов, с помощью которых глобальная рамочная программа будет стимулировать спрос, активизировать предложение и привлекать дополнительные инвестиции. Было вновь подчеркнуто, что такая Концепция должна быть реалистичной, коллективной и соответствующей желательному характеру LTAG без конкретных обязательств для отдельных государств.

25. Были также высказаны некоторые опасения относительно такой возможной количественной оценки Концепции, а именно ее соответствия подходу, предусмотренному в соглашении о LTAG, готовности и зрелости аналитической работы, а также возможного

отрицательного влияния на рост воздушных перевозок, особенно в развивающихся странах. Некоторые ораторы также высказали мнение о том, что Концепция и отраженные в ней амбиции должны быть сбалансированы с другими структурными элементами глобальной рамочной программы, включая предоставление поддержки во внедрении и финансировании.

26. Что касается рассмотрения структурного элемента 2 "*Нормативная база*", то было отмечено значительное совпадение мнений по поводу существующей системы CORSIA и ее критериев устойчивости, схем сертификации устойчивости и оценок жизненного цикла в качестве надежной и постоянной основы для обеспечения соответствия критериям в отношении более чистой энергии для авиации. Была подчеркнута необходимость увеличения числа схем сертификации устойчивости, а также ускорения анализа и утверждения показателей эмиссии в течение жизненного цикла для новых источников топлива и производственных процессов с должным учетом требований безопасности.

27. Были высказаны различные мнения по поводу роли ИКАО в согласовании методики учета при использовании более чистых источников энергии для авиации и сообщении об экологических выгодах, и в целом мнения сошлись относительно необходимости проведения дополнительного исследования для улучшения понимания систем учета топлива с целью рассмотрения возможной роли ИКАО.

— КОНЕЦ —