



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

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

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

Пункт 4 повестки дня. **Финансирование более чистой энергетики**

**ФИНАНСИРОВАНИЕ БОЛЕЕ ЧИСТОЙ ЭНЕРГЕТИКИ**

(представлено Секретариатом ИКАО)

**АННОТАЦИЯ**

В настоящем документе представлена информация о работе ИКАО по облегчению доступа к финансированию более чистой авиационной энергетики, в том числе посредством диалога с финансовыми учреждениями, производителями энергоносителей и государствами, основные выводы, а также соответствующие ресурсы ИКАО для поддержки финансирования.

Действия Конференции представлены в п. 5.

**1. ВВЕДЕНИЕ**

1.1 На 41-й сессии Ассамблеи ИКАО было признано, что "средства реализации, соизмеримые с уровнем амбициозности, включая финансирование, будут способствовать достижению LTAG. Это потребует от государств значительных инвестиций в соответствии с их национальными условиями, и ИКАО может использовать различные возможные способы и/или механизмы финансирования для содействия финансированию и инвестиционной поддержке реализации конкретных мер по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> авиации" (см. пункт 17 резолюции A41-21).

1.2 В этой связи ИКАО работает над улучшением доступа, прежде всего для развивающихся стран и государств с особыми потребностями, к государственным и частным инвестиционным возможностям, а также к финансированию со стороны финансовых учреждений, таких как банки развития. Эти усилия продолжаются в контексте реализации LTAG и в рамках программы ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала в области устойчиво производимых видов авиационного топлива (ACT-SAF).

1.3 Доступ к финансовым ресурсам особенно важен для внедрения SAF и других более чистых источников энергии для авиации, поскольку увеличение масштабов использования топлива

для поддержки LTAG потребует инвестиций в размере около 3200 миллиардов долларов США к 2050 году.<sup>1</sup>

## 2. ДИАЛОГИ С ФИНАНСОВЫМИ УЧРЕЖДЕНИЯМИ И ГОСУДАРСТВАМИ

### 2.1 Деятельность ИКАО по диалогу с финансовыми учреждениями и производителями энергоносителей

2.1.1 С сентября по ноябрь 2022 года (еще до 41-й Ассамблеи) Секретариат ИКАО организовал первоначальный обмен мнениями по вопросам финансирования в форме онлайн-встреч с государственными и частными финансовыми учреждениями в следующих регионах: EURNAT, ESAF и WACAF (12 сентября 2022 г.); NACC и SAM (12 сентября 2022 г.); Азиатско-Тихоокеанский регион (13 сентября 2022 г.); и MID (29 ноября 2022 г.), в которых приняли участие 8 государственных финансовых учреждений<sup>2</sup>, 9 частных учреждений<sup>3</sup> и Фонд ClimateWorks.

2.1.2 28 марта 2023 года Совет ИКАО провел неофициальную встречу с высокопоставленными представителями следующих международных финансовых учреждений (МФИ): Африканского банка развития, Банка развития Эмиратов, Европейского банка реконструкции и развития, Европейского инвестиционного банка, Межамериканского банка развития и Всемирного банка при участии Группы действий по воздушному транспорту (ATAG). 15 июня 2023 года Совет ИКАО провел при участии ATAG обмен мнениями на высоком уровне со следующими частными банками и инвестиционными компаниями: BNP Paribas, Caisse de Dépôt et Placement du Québec, Bank of America, Breakthrough Energy, GenZero, Meridiam, Impact on Sustainable Aviation. 20 июня 2023 года Совет ИКАО провел очередной обмен мнениями на высоком уровне со следующими производителями энергоносителей: ARAMCO, ENI, ExxonMobil, Gevo, Indian Oil Corporation, Neste, Petrobras, Shell и TotalEnergies.

2.1.3 Целями этих неофициальных заседаний Совета были:

- a) подчеркнуть важность внедрения и расширения масштабов использования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации с целью достижения нулевого показателя LTAG к 2050 году;
- b) обсудить важность привлечения значительных инвестиций для поддержки масштабного расширения использования более чистых источников энергии в авиации, соразмерного целям LTAG;
- c) обменяться мнениями о возможностях финансирования и партнерства для банков и инвесторов, поддерживающих декарбонизацию авиации;
- d) изучить роль ИКАО в поддержке финансирования с целью достижения LTAG.

2.1.4 В ходе подведения итогов ИКАО в июле 2023 года целый день был посвящен презентациям и дискуссиям по финансированию достижения LTAG, где в двух дискуссионных группах участвовали финансовые учреждения, государства и заинтересованные стороны,

<sup>1</sup> Согласно докладу ИКАО по LTAG: <https://www.icao.int/environmental-protection/LTAG/Pages/LTAGreport.aspx>

<sup>2</sup> 2 Бразильский банк развития (BNDES), Немецкое общество международного сотрудничества (GIZ), Банк развития ОАЭ (EDB), Арабский банк экономического развития в Африке (АБЭРА), Африканский банк развития (АфБР), Азиатский банк развития (АБР), Всемирный банк, Зеленый климатический фонд (ЗКФ).

<sup>3</sup> SmartEnergy, ING Group, Green Investment Group, First Abu Dhabi Bank (FAB), Арабская корпорация гарантий инвестиций и экспортных кредитов (Dhaman), Genzero, Deutsche Bank, Группа инвесторов по изменению климата, Banque de Montreal (BMO).

занимающиеся финансированием SAF, LCAF и более чистых источников энергии для авиации. Первая группа<sup>4</sup> представила информацию о последних событиях в области финансирования SAF, включая инвестиции в новые производственные мощности SAF, оценку потребностей в финансировании SAF для расширения отрасли, а также деятельность по созданию стратегических региональных и глобальных альянсов между заинтересованными сторонами и инвесторами. Вторая группа<sup>5</sup> представила информацию о том, как средства реализации, такие как принятие стратегических дорожных карт и программ по наращиванию потенциала, а также финансирование технико-экономических обоснований развития SAF, могут помочь в получении финансирования.

## **2.2 Основные выводы из диалогов ИКАО с финансовыми учреждениями и производителями энергоносителей**

2.2.1 По итогам диалогов ИКАО с финансовыми учреждениями и производителями энергоносителей можно отметить следующие основные моменты:

- Финансовые учреждения проявляют большой интерес к внедрению SAF, хотя уровень понимания потенциала SAF неодинаков между ними и между регионами. Взаимодействие ИКАО с ними полезно для заполнения пробелов в знаниях, в частности, знаний о технической возможности внедрения SAF в очень краткосрочной перспективе;
- С точки зрения финансовых учреждений и производителей энергоносителей, хотя инвестиции сопряжены с существенными рисками (из-за волатильности цен на сырье и сырую нефть, высоких капитальных и/или операционных затрат, отсутствия политики/финансирования), они все чаще воспринимают SAF как вариант для выгодных инвестиций, с перспективой стабильных доходов в долгосрочной перспективе, при условии наличия предсказуемой нормативно-правовой базы;
- Предсказуемая, долгосрочная и гармонизированная нормативно-правовая база, а также государственное финансирование воспринимаются финансовыми учреждениями и производителями энергоносителей как важные факторы, способствующие снижению рисков инвестиций в SAF. Инвесторы чувствуют себя более уверенно при финансировании проектов SAF при наличии согласованной и четкой политики;
- Конкретные требования к устойчивости и методике сертификации устойчивости являются ключевым условием для принятия финансовыми учреждениями и производителями энергоносителей инвестиционных решений;
- Несколько финансовых учреждений уже участвуют в поддержке проектов в области SAF и/или управляют финансовыми инструментами (такими как гранты, закупки, кредиты, гарантии, акционерный капитал, облигации, государственно-частное партнерство, налоговые льготы и т. д.), в соответствии с которыми проекты в области SAF могут получать финансирование;
- В некоторых случаях, похоже, существует определенный разрыв между инвесторами и игроками SAF/авиационной отрасли, который можно устранить путем

---

<sup>4</sup> ATAG, Международная ассоциация воздушного транспорта, Shell, Citibank (также представляющий Net-Zero Banking Alliance), Intesa Sanpaolo (также представляющий Промышленный альянс цепочек создания стоимости возобновляемых источников и низкоуглеродных видов топлива), Hamilton Clark и Министерство транспорта Соединенного Королевства.

<sup>5</sup> Европейская комиссия, ICF International, Объединенные Арабские Эмираты, C-SAF, Всемирный экономический форум, США и Секретариат ИКАО.

объединения всех заинтересованных сторон и финансовых учреждений в рамках глобальных или региональных платформ для содействия сотрудничеству.

## 2.3 Деятельность ИКАО по диалогу с государствами по вопросам финансирования

2.3.1 В контексте программы АСТ-SAF (см. СAAF/3-WP/7) Секретариат ИКАО провел около 55 предварительных опросов государств и организаций, являющихся партнерами по программе АСТ-SAF. В ответ на опрос о потребностях штатов 67% участников запросили помощь в изыскании финансовых ресурсов и доступе к ним для SAF, LCAF и других более чистых энергетических решений.

2.3.2 В апреле и мае 2023 года в ходе каждого из пяти региональных семинаров ИКАО по окружающей среде (см. СAAF/3-WP/2) полдня посвящалось теме финансирования, а Секретариат ИКАО представлял просьбу Ассамблеи о финансировании, инвестиционных потребностях для SAF, LCAF и других более чистых источниках энергии, согласно оценкам в отчете LTAG, а также базовую информацию о финансировании проекта SAF. Государствам также было предложено поделиться своим опытом (проблемами и возможностями) в получении и/или предоставлении государственного или частного финансирования для проектов более чистой энергетики, связанных с авиацией.

2.3.3 В ходе мероприятия ИКАО по подведению итогов в июле 2023 года целый день был посвящен презентациям и дискуссиям о финансировании достижения LTAG: состоялись два обсуждения за круглым столом с участием государств и многосторонних банков развития (МБР) по вопросам финансирования SAF, LCAF и более чистых источников энергии для авиации. В ходе первого круглого стола<sup>6</sup> состоялся обмен мнениями о потребностях и проблемах финансирования инфраструктуры производства топлива и авиационной и топливной промышленности, вариантах и роли государств/МБР в проектах по снижению рисков, ключевых предварительных условиях для положительной оценки МБР для финансирования проектов, а также других секторах, конкурирующих за доступ к финансированию и смешанному финансированию. Участники второго круглого стола<sup>7</sup> поделились своим мнением о текущей работе ИКАО в отношении подготовки компонента финансирования возможных результатов СAAF/3.

## 2.4 Основные выводы из диалогов ИКАО с государствами по вопросам финансирования

2.4.1 По итогам диалогов ИКАО с государствами по вопросам финансирования можно отметить следующие основные моменты:

- Успешная политика финансирования (включая налоговые льготы и смешанное финансирование) в области возобновляемых источников энергии (солнечной, ветровой) может способствовать увеличению частных инвестиций в SAF и более чистые источники энергии для авиации, а также способствовать масштабному росту рынка;
- Государства призваны сыграть ключевую роль в формировании программ финансирования МБР с учетом снижения рисков капитальных вложений в проекты SAF, например, посредством льготного кредитования;

<sup>6</sup> Чили, Кения, Нигерия, Европейский банк реконструкции и развития, Европейский инвестиционный банк и Межамериканский банк развития.

<sup>7</sup> Бразилия, Франция, Индия, Малайзия, США и Великобритания, а также небольшая группа СЕС Совета ИКАО.

- Успешное расширение отрасли SAF не может опираться исключительно на обязательства (например, мандаты), а должно будет опираться и на финансовые стимулы;
- Несмотря на то что, возможно, не все регионы мира имеют возможности обеспечить крупномасштабные финансовые или налоговые стимулы, такие схемы в некоторых государствах могут принести пользу не только внутренним рынкам, но и могут содействовать финансированию проектов SAF в других частях мира;
- Ключевым предварительным условием для банков, инвестирующих в проекты SAF, является ясная, долгосрочная и гармонизированная нормативно-правовая база, обеспечивающая в частности, уверенность в соответствии критериям устойчивости используемого сырья и соответствующем сокращении эмиссии в течение жизненного цикла;
- Выведение межсекторального вопроса декарбонизации авиации на более высокий уровень широкой дискуссии по энергетическому переходу в рамках других межправительственных форумов, а также развитие связей между развивающимися и развитыми рынками, может открыть больше возможностей для финансирования.

### **3. СООТВЕТСТВУЮЩИЕ РЕСУРСЫ ИКАО В ОБЛАСТИ ФИНАНСИРОВАНИЯ**

#### **3.1 Руководящий документ – Финансирование сокращения эмиссии авиации**

3.1.1 В 2017 году в рамках совместного проекта помощи<sup>8</sup> ИКАО-ПРООН-ГЭФ *Transforming the Global Aviation Sector: Emissions Reductions from International Aviation* (“Преобразование глобального авиационного сектора: сокращение выбросов международной авиации”) был подготовлен методический документ “Финансирование сокращения авиационной эмиссии”. Целью этого документа является информирование государств-членов ИКАО о том, как финансировать проекты, которые могут быть реализованы для сокращения эмиссии CO<sub>2</sub> от международной авиационной деятельности. В этом документе представлены: первоначальный обзор проектного финансирования, барьеры на пути климатического финансирования в развивающихся странах, роли государственного и частного секторов, виды финансовых инструментов и организации, которые активно участвуют в программах климатического финансирования. Уделяя основное внимание проектам возобновляемой энергетики, документ помогает понять механизмы финансирования, которые могут использоваться в проектах SAF, LCAF и другим проектах в области более чистой авиационной энергетики.

#### **3.2 Руководящий документ – Планы действий государств**

3.2.1 ИКАО занимается подготовкой и обновлением документа Дос 9988 “*Инструктивный материал по разработке планов действий государств по уменьшению эмиссии CO<sub>2</sub>*”, целью которого является оказание поддержки государствам-членам в разработке и реализации своих планов действий (см. CAAF/3-WP 3 и 7). Добровольная разработка планов действий государств помогает государствам определить свои конкретные действия по внедрению SAF, LCAF и более чистой энергетики, а также конкретную помощь, необходимую для реализации таких мер, в

---

<sup>8</sup> [FinancingLowCarbonAirportGuidance\\_4 \(icao.int\)](https://www.icao.int/Security-and-Security/FinancingLowCarbonAirportGuidance_4)

частности, финансирование. В свою очередь, это позволяет ИКАО понять и, где это возможно, поддержать конкретные потребности государств с точки зрения финансирования.

3.2.2 Руководящий документ в настоящее время пересматривается с целью, в частности, предоставить государствам-членам более подробную информацию об оценке их финансовых потребностей, чтобы государства могли сообщать инвесторам о своих потребностях в финансировании и, следовательно, привлекать необходимые средства для внедрения SAF, LCAF и более чистых источников энергии, указанных в планах действий государств.

### 3.3 **Шаблон и руководство по технико-экономическому обоснованию в рамках АСТ-SAF**

3.3.1 В контексте программы АСТ-SAF ИКАО разработала согласованный шаблон для технико-экономических обоснований SAF (см. СAAF/3-WP/7). Этот шаблон, разработанный при участии партнеров АСТ-SAF из числа государств и представителей отрасли, призван обеспечить общую основу для информации, которая будет предоставляться в технико-экономических обоснованиях SAF. Благодаря единообразию структуры и содержания технико-экономических обоснований SAF финансовым учреждениям и инвесторам будет проще получать информацию о финансовых потребностях и экономической жизнеспособности проектов SAF. Ожидается, что это облегчит принятие решений финансовыми учреждениями и, следовательно, повысит эффективность технико-экономических обоснований с точки зрения привлечения инвестиций. (см. документ СAAF/3-WP/7).

## 4. **ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА ИКАО**

4.1 Что касается финансирования, 41-я сессия Ассамблеи ИКАО просила Совет “инициировать конкретные меры или механизмы для упрощения, в частности для развивающихся стран и государств с особыми потребностями, более широкого доступа к возможностям получения частных инвестиций, а также финансирования со стороны финансовых учреждений, таких, как банки развития, для реализации проектов, способствующих декарбонизации международной авиации, а также поощрять выделение новых и дополнительных финансовых средств для этой цели” (см. пункт 18. а) А41-21).

4.2 Ассамблея также просила Совет “дополнительно рассмотреть вопрос о создании инициативы или механизма финансирования в области климата в рамках ИКАО с учетом возможных финансовых, институциональных и юридических проблем и представить доклад на 42-й сессии Ассамблеи ИКАО” (см. пункт 18 б) А41-21). Совет продолжает свою работу по реагированию на просьбу Ассамблеи.

4.3 Секретариат подготовил предложение о разработке инициативы ИКАО “Finvest Hub” в целях расширения доступа к государственному и частному инвестиционному потенциалу и финансированию со стороны финансовых учреждений с уделением особого внимания развивающимся странам и государствам с особыми потребностями применительно к проектам, которые способствуют декарбонизации международной авиации. Основные направления деятельности по реализации инициативы Finvest Hub будут включать: организацию обмена информацией о проектах, способствующих декарбонизации международной авиации, что позволит инвесторам оценивать и определять подходящие проекты, содействие разработке финансовых инструментов и механизмов снижения риска, развитие партнерских отношений между государственным и частным секторами, оказание технической помощи и наращивание финансового потенциала, а также проведение информационно-разъяснительной работы (см. СAAF/3-IP/5).

4.4 Проект будет осуществляться в три этапа: 1) планирование и организация; 2) ввод в действие и реализация; 3) расширение масштабов и постоянное усовершенствование. В настоящее время ведется работа по детализации структуры Finvest Hub. Помимо небольшой группы Секретариата, которая будет выполнять функции координационного центра ИКАО по этим направлениям деятельности, будет создана соответствующая структура управления для обеспечения координации действий в рамках Секретариата, а также рассматривается возможность создания соответствующего форума для получения отзывов и предложений от основных внешних заинтересованных сторон.

## 5. ДЕЙСТВИЯ СААФ/3

5.1 СААФ/3 предлагается:

- a) рассмотреть содержащуюся в этом документе информацию о работе ИКАО по облегчению доступа к финансированию более чистой авиационной энергетики, в том числе посредством диалога с финансовыми учреждениями и государствами, а также основные выводы и соответствующие ресурсы ИКАО в области поддержки финансирования;
- b) подчеркнуть важность дальнейшей работы ИКАО по реагированию на запрос резолюции А41-21 Ассамблеи, касающийся финансирования проектов, которые способствуют декарбонизации международной авиации;
- c) использовать информацию, содержащуюся в этом документе, для рассмотрения результатов СААФ/3.

— КОНЕЦ —