



**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

**НЕОБХОДИМОСТЬ ПРИНЯТИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ МЕР ПО ПРИВЛЕЧЕНИЮ  
ЧАСТНОГО КАПИТАЛА И СНИЖЕНИЮ РИСКОВ ДЛЯ НЕГО В ЦЕЛЯХ ОБЛЕГЧЕНИЯ  
ДОСТУПА К ФИНАНСИРОВАНИЮ БОЛЕЕ ЧИСТОЙ ЭНЕРГЕТИКИ ДЛЯ АВИАЦИИ**

(Представлено Кенией)

**АННОТАЦИЯ**

В настоящем рабочем документе подчеркивается необходимость принятия дополнительных мер по привлечению частного капитала и снижению рисков для него в целях облегчения доступа к финансированию более чистой энергетики для авиации.

Доступ к финансированию остается одним из ключевых факторов в рамках усилий по увеличению инвестиций в SAF и более чистую энергетику для авиации, направленных на достижение глобальной цели – чистого нулевого уровня эмиссии CO<sub>2</sub> к 2050 году. Кроме того, масштабы финансирования, необходимого для стимулирования роста отрасли устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF), выходят за рамки возможностей по финансированию и заимствованию, имеющихся у многих государств, особенно стран с переходной экономикой и развивающихся стран. Хотя недавний диалог отрасли с финансовыми учреждениями свидетельствует о наличии достаточных средств, предназначенных для инвестирования в более чистую энергетику для авиации, частному капиталу еще предстоит найти оптимальный баланс между риском и вознаграждением в этой развивающейся отрасли, что приводит к нынешней ситуации, когда спрос на SAF превышает предложение.

Действия Конференции приводятся в п. 4.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В докладе ИКАО<sup>1</sup> о финансировании деятельности в рамках борьбы с изменением климата указывается, что в настоящее время в сфере международной гражданской авиации отсутствует специальный финансовый механизм, связанный с изменением климата и SAF. Международная гражданская авиация не подпадает под действие Киотского протокола и не имеет доступа ни к одному из предусмотренных им гибких инструментов финансирования, таких как Фонд климатических инвестиций (CIF) или Механизм чистого развития (CDM), вследствие чего ИКАО и отраслевым партнерам необходимо рассмотреть варианты финансирования для развивающихся государств наряду с другими мерами, которые требуются для наращивания потенциала и внедрения более чистых источников энергии.

1.2 В докладе CAEP о LTAG были оценены затраты и инвестиции, связанные со сценариями достижения LTAG: в период до 2050 года инвестиции государств (т. е. правительств) в проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по конфигурации воздушных судов и/или энергетическим системам оцениваются в сумму от 15 до 180 млрд долл. США, к 2050 году затраты и инвестиции поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) для принятия конкретных эксплуатационных мер в связи с достижением LTAG должны составить от 11 до 20 млрд долл. США, а среди прочих инвестиций в рамках различных сценариев достижения LTAG затраты и инвестиции производителей воздушных судов и эксплуатантов (авиакомпаний) для развития аэропортов и принятия эксплуатационных мер предполагаются на уровне от 2 до 6 млрд долл. США.

1.3 Ввиду прогнозируемого ИКАО роста африканского сектора гражданской авиации отсутствие у африканских государств доступа к финансированию, технологиям и наращиванию потенциала для покрытия расходов на реализацию любой согласованной глобальной рамочной программы ИКАО для SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации может поставить под угрозу ожидаемый рост и, если не принять меры, будет препятствовать росту африканского сектора гражданской авиации, а также достижению глобальной цели авиационной отрасли в сфере охраны окружающей среды – чистого нулевого уровня эмиссии к 2050 году.

1.4 Благодаря своим уникальным особенностям воздушный транспорт играет важную роль в обеспечении экономического роста и развития, способствуя интеграции мировой экономики и обеспечивая связность на национальном, региональном и международном уровнях. В соответствии с инициативой ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания" необходимо постоянно проводить целенаправленную работу по наращиванию потенциала и обучению в интересах организаций и персонала, а также обеспечивать наличие и доступность финансирования для развивающихся государств.

## 2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Многообещающий потенциал Кении в области SAF не только позволит изменить характер воздействия авиационной отрасли на окружающую среду, но и уже становится значимым фактором в экономике страны со своими собственными характерными проблемами и возможностями. Непосредственным препятствием является высокая стоимость производства, в основном обусловленная затратами на сырье и энергоемкими процессами. Еще одним

---

<sup>1</sup> <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/financing.aspx>

препятствием, требующим стратегического решения, является отсутствие надлежащей инфраструктуры для производства и смешивания SAF в авиационной отрасли Кении.

2.2 Кения выступает за проведение политики "открытого неба" в Африке в целях решения существующих проблем со связностью воздушного сообщения, высокой стоимостью авиаперевозок и созданием панафриканской авиакомпании, опираясь на единый африканский рынок воздушного транспорта (SAATM) в рамках Африканского союза. Кроме того, Кения обязалась сотрудничать с Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) в рамках инициативы по ускорению разработки, производства и внедрения SAF/LCAF в Африке на экспериментальной основе путем обмена опытом и внесения вклада в усилия континента по достижению чистого нулевого уровня эмиссии CO<sub>2</sub> к 2050 году.

2.3 Как и во многих других новых секторах экономики развивающихся стран, масштабы финансирования, необходимого для раскрытия высокого потенциала более чистой энергетики, выходят за рамки возможностей по заимствованию средств, учитывая национальный баланс активов и пассивов и размер надбавок за риск со стороны частного капитала. Перед отраслью SAF в развивающихся странах стоит ряд проблем, в том числе:

- a) высокая разница в цене между SAF и Jet A;
- b) доступ к финансированию и экономическим стимулам;
- c) отсутствие комплексной системы финансирования производственных мощностей;
- d) недостаточный объем исследований и разработок для обеспечения технической компетентности и надлежащей инфраструктуры в сфере SAF;
- e) отсутствие политики в отношении SAF и устойчивого развития.

2.4 Кения поддерживает решительные меры по сокращению авиационной эмиссии CO<sub>2</sub> в темпе, соответствующем усилиям по ограничению повышения средней глобальной температуры значением в 1,5 °C.

2.5 Кения поддерживает ускорение разработки и внедрения устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF) в развивающихся странах во всех регионах, признавая при этом, что разные государства пойдут разными путями и будут иметь разные приоритеты.

2.6 Кения приняла участие в открытых дискуссиях на состоявшемся 25–26 сентября 2023 года мероприятии ИКАО по консультациям относительно итогов в преддверии CAAF/3, в ходе которого Комитет по климату и окружающей среде (СЕС) ИКАО представил проект глобальной рамочной программы ИКАО для SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, и с удовлетворением отметила начатую Секретариатом ИКАО работу по инициативе "Finvest Hub" ("Центр финансирования и инвестиций") в целях облегчения доступа к финансированию, необходимому для достижения масштабных результатов, причем такая работа должна включать меры по привлечению частного капитала и снижению рисков для него, что позволит облегчить доступ к финансированию более чистой энергетики для авиации.

### 3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Внедрение SAF в Кении в долгосрочной перспективе позволит не только внести значительный вклад в сокращение эмиссии парниковых газов в авиационном секторе, но и станет одной из благоприятных для климата инвестиций, способствующих росту "зеленой" экономики.

3.2 В ходе дальнейшей работы ИКАО по выполнению содержащейся в резолюции А41-21 Ассамблеи просьбы о финансировании проектов, способствующих декарбонизации международной авиации, необходимо применять комплексный подход, охватывающий торговлю, доступ к финансированию и любые другие стратегии, направленные на устранение сбоев и рисков для рынка, которые не позволяют нарастить инвестиции со стороны частного капитала. Кроме того, ИКАО следует и далее предоставлять государствам четкие рекомендации относительно их роли в создании финансовых условий, необходимых для привлечения и ускорения инвестиций в устойчиво производимое авиационное топливо, низкоуглеродное авиационное топливо и другие более чистые источники энергии для авиации.

#### 4. ДЕЙСТВИЯ СAAF/3

4.1 СAAF/3 предлагается:

- a) рассмотреть необходимость принятия дополнительных мер по привлечению частного капитала и снижению рисков для него, с тем чтобы облегчить доступ к финансированию в целях ускорения инвестиций в чистую энергетику;
- b) поддержать текущую работу ИКАО по выполнению содержащейся в резолюции А41-21 Ассамблеи просьбы о финансировании проектов, способствующих декарбонизации международной авиации;
- c) поддержать инициативу "Finvest Hub", представленную ИКАО в документе СAAF/3-WP/8 о механизмах финансирования в поддержку достижения LTAG, во исполнение пункта 18 резолюции А41-21 Ассамблеи;
- d) использовать информацию, содержащуюся в настоящем документе, при рассмотрении итогов СAAF/3.

— КОНЕЦ —