



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

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

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

Пункт 3 повестки дня. Оказание помощи и наращивание потенциала в области более чистых источников энергии

#### ПОЗИЦИЯ ГОСУДАРСТВ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АМЕРИКИ ОТНОСИТЕЛЬНО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ SAF И LCAF В РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАНАХ

(Представлено Гватемалой от имени государств Центральной Америки, являющихся членами Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОЕСНА<sup>2</sup>))

#### АННОТАЦИЯ

В задачи Третьей Конференции по авиации и альтернативным видам топлива (CAAF/3), которая состоится в следующем ноябре, входит принятие заявления о внедрении SAF в поддержку долгосрочной желательной цели (LTAG) по обеспечению нулевой чистой эмиссии к 2050 году, принятой на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО. Основное внимание в этом заявлении будет уделено разработке глобальной рамочной программы ИКАО по использованию более экологичных видов авиационного топлива, таких как устойчиво производимое авиационное топливо (SAF) и низкоуглеродное авиационное топливо (LCAF).

Это заявление имеет большое значение для развивающихся государств, таких как государства Центральной Америки, поскольку в его основу должны быть заложены такие элементы, как политика и планирование, нормативно-правовая база, помощь во внедрении и заслуживающее особого внимания финансирование деятельности по расширению производства экологически чистых источников энергии и повышению их ценовой конкурентоспособности.

В настоящее время устойчиво производимые виды авиационного топлива считаются основными средствами сокращения эмиссии CO<sub>2</sub>, несмотря на ограниченные объемы их производства; необходимым условием обеспечения результативности данной меры, направленной на продолжение работы по достижению поставленных целей, является эффективная координация действий между государствами. При этом следует избегать искажения рыночной конъюнктуры, уделяя особое внимание различию индивидуальных возможностей каждого региона.

В этой связи существует настоятельная необходимость сформулировать глобальную концепцию, заключающуюся в определении количественных целей в области использования более чистых источников энергии на период до 2030 и 2050 годов. В обязанности международного авиационного сектора входит достижение нулевой чистой эмиссии CO<sub>2</sub> к 2050 году в соответствии с предусмотренной в Парижском соглашении целью не допустить повышения температуры более чем на 1,5°C.

Действия Конференции указаны в п. 4.

<sup>1</sup> Тексты на английском и испанском языках представлены КОЕСНА.

<sup>2</sup> Белиз, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Сальвадор, Никарагуа.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Международный авиационный сектор демонстрирует твердую приверженность обеспечению эффективности, безопасности и экологичности своей деятельности и цепочки поставок, как предусмотрено в сценарии энергетической трансформации или энергетического перехода, воплощенном в долгосрочной желательной цели (LTAG) по обеспечению нулевой чистой эмиссии к 2050 году, принятой на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО.

1.2 Для достижения этой цели ИКАО и другим многосторонним организациям, занимающимся этим вопросом, необходимо способствовать продвижению региональной государственной политики, направленной на содействие разработке SAF и LCAF. Это будет способствовать разработке инвестиционных планов с учетом возможностей стран. В результате возобновляемые источники энергии достигнут объема производства, который позволит им конкурировать с ископаемым топливом. В качестве основного варианта развития биоэкономики за счет увеличения масштаба рассматривается переработка избыточного сырья, имеющегося в странах Центральной Америки. Только таким способом можно добиться декарбонизации сектора с наименьшими затратами для общества.

1.3 В этой связи, будучи, как всегда, преисполнена духом сотрудничества, ИКАО провела совещания высокого уровня в рамках подготовки к Конференции ИКАО по авиации и альтернативным видам топлива (СAAF/3). На конференции будут приняты решения о стратегических направлениях деятельности и глобальных целях в области разработки и внедрения SAF. На этих совещаниях по подготовке к СAAF/3, состоявшихся в июле и сентябре, были отмечены различные уровни сотрудничества с развивающимися странами, необходимого для достижения поставленных экологических целей.

1.4 Исходя из вышеизложенного, следует напомнить гипотезу, выдвинутую в документе № 66, представленном на 77-й ежегодной Генеральной ассамблее Международной ассоциации воздушного транспорта, в котором представители отрасли справедливо заявляют, что для обеспечения нулевой чистой эмиссии в авиации к 2050 году необходимо сочетание мер, которое будет меняться в зависимости от наиболее экономически эффективной технологии, имеющейся в любой конкретный момент. В соответствии с действующим подходом ИАТА рассматривает указанные ниже возможности.

- **2025 год.** При соответствующей государственной политической поддержке производство SAF может достичь 7,9 млрд. литров (2 % от общего объема потребления топлива).
- **2030 год.** Объем производства SAF составит 23 млрд. литров (5,2 % от общего объема потребления топлива). ПАНО полностью завершат внедрение усовершенствований, разработанных ИКАО в рамках блочной модернизации авиационной системы, а также реализацию региональных программ, таких как "Единое европейское небо".
- **2035 год.** Объем производства SAF составит 91 млрд. литров (17 % от общего объема потребления топлива). Электрические и водородные воздушные суда выйдут на региональный рынок (50–100 мест на рейсах продолжительностью 30–90 минут).
- **2040 год.** Объем производства SAF составит 229 млрд. литров (39 % от общего объема потребления топлива). Водородные воздушные суда будут предназначены для рынка перевозок на малое расстояние (100–150 мест на рейсах продолжительностью 45–120 минут).

- **2045 год.** Объем производства SAF составит 346 млрд. литров (54 % от общего объема потребления топлива).
- **2050 год.** Объем производства SAF достигнет 449 млрд. литров (65 % от общего объема потребления топлива).

1.5 Энергетический переход может привести к широкому социально-экономическому развитию на основе комплексной политики, направленной на содействие преобразовательному процессу декарбонизации общества. Такой глобальный подход позволит увязать энергетическую декарбонизацию с экономическими, экологическими и социальными целями.

## 2. АНАЛИЗ

2.1 Со стороны государств Центральной Америки совместная работа авиационного регулирующего органа и авиационной отрасли, в данном случае ИКАО и ИАТА, которые решительно поставили перед собой сложные задачи по применению устойчивых, низкоуглеродных и не оказывающих негативного воздействия на климат мер с целью обеспечения стабильного и долгосрочного экономического развития, оценивается в надлежащем измерении, особенно с точки зрения придания дополнительного импульса использованию SAF и LCAF.

2.2 На так называемом мероприятии по подготовке к СAAF/3 особое внимание было уделено различным уровням сотрудничества с развивающимися странами, такими как в данном случае выступают страны Центральной Америки, необходимого для обеспечения энергетического перехода, который включает использование SAF и LCAF и может способствовать широкому социально-экономическому развитию на основе комплексной политики, позволяющей увязать энергетическую декарбонизацию сектора международной авиации с экономическими, экологическими и социальными целями в рамках действительно устойчивого развития.

2.3 Предложенные ИАТА сценарии производства SAF и LCAF, в которых учитывается фактор сезонности, определяют растущую потребность в производстве этих видов топлива, обуславливающую необходимость разработки механизмов получения доступа к технологиям, проведения исследований и обеспечения юридической определенности, особенно для таких стран, как страны Центральной Америки, в которых имеется широкое разнообразие сырья, однако при этом они сталкиваются с различными по сложности проблемами в области финансирования осуществляемых ими процессов индустриализации.

2.4 По имеющимся данным, около 90 % поставок SAF и CAF, прогнозируемых на 2030 год, будет осуществляться из Европы и Северной Америки. Это объясняется не только широкой доступностью сырья, но и тем, что эти регионы имеют доступ к источникам финансирования деятельности по проведению исследований и разработке соответствующих технологий.

2.5 Государства Центральной Америки выражают полную поддержку позиции ИАТА на СAAF/3, заключающейся в необходимости разработки надежной и всеобъемлющей политической основы, позволяющей оперативно наращивать объемы поставок SAF по конкурентоспособным ценам и таким образом получать доступ к преимуществам менее загрязняющих окружающую среду источников энергии, для чего необходимо следующее:

- a) оказание правительствами **своевременной и эффективной политической поддержки** для расширения производства SAF и обеспечения функционирования рынков;
- b) адаптация **механизма учета SAF** на основе Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), касающихся CORSIA.
- c) принятие мер по **расширению производства SAF за счет диверсификации сырьевых материалов во всех регионах.**
- d) укрепление роли ИКАО в содействии **обмену знаниями** для расширения производства SAF.

### 3. ВЫВОДЫ

3.1 Необходимо решительно заявить международному сообществу о твердой приверженности глобального авиационного сектора сокращению, уменьшению и компенсации эмиссии, создаваемой в результате его деятельности и в рамках цепочки предоставления обслуживания, а также его действиях по этим направлениям, а также о сценарии энергетической трансформации или энергетического перехода, воплощенном в добровольно принятой долгосрочной желательной цели (LTAG) по обеспечению нулевой чистой эмиссии к 2050 году.

3.2 Государства Центральной Америки, входящие в состав Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧА), поддерживают любые решительные действия, направленные на достижение экологических целей, поставленных на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО, а также позицию ИАТА на CAAF/3, принимая во внимание, что заявление ИКАО по итогам этой конференции должно содержать указанные ниже структурные элементы.

3.2.1 **Всеобъемлющая нормативно-правовая база.** Она должна быть прочной, но в то же время гибкой, чтобы ее можно было применить в различных государствах, исходя из необходимости обеспечения правовой определенности в качестве основы для стимулирования правительств или субрегионов к осуществлению стратегических планов с участием различных заинтересованных сторон, особенно в области содействия развитию государственно-частного партнерства.

3.2.2 **Сырье.** Необходимо расширять исследовательскую деятельность и доступ к технологиям за счет источников финансирования. Это поможет определить потенциал различных регионов и диверсифицировать источники сырья для увеличения объемов поставок в целях удовлетворения растущего спроса на SAF и LCAF в авиационном секторе.

3.2.3 **Разработка контрольных показателей.** Сектор международной авиации должен иметь возможность разработать свои контрольные показатели, включая, в частности, расходы, связанные с проведением исследований и разработкой таких технологий, как SAF и LCAF, дифференцированную оценку предотвращенного загрязнения окружающей среды, должным образом указываемую в сертификатах сокращения эмиссии, что позволит достичь поставленных экологических целей.

3.2.4 **Доступ к финансированию.** Необходимо упростить доступ к финансированию для деятельности по проведению исследований, а также разработке и приобретению технологий, необходимых для ввода в эксплуатацию предприятий по производству SAF и LCAF в развивающихся странах, особенно в тех регионах, в которых имеется широкое разнообразие сырья, необходимого для производства этого вида топлива, например в районе Центральноамериканского

перешейка. Только таким способом можно будет предотвратить осуществления прогнозируемого на 2030 год сценария, предусматривающего территориальное происхождение 90 % SAF и LCAF.

3.2.5 **Выход за пределы регулирования.** В целях обеспечения энергетической декарбонизации сектора международной авиации наивысшему регулирующему органу данного сектора на глобальном уровне, а также входящим в состав этого органа государствам необходимо выйти за пределы регулирования и наращивания потенциала. Для достижения долгосрочной желательной цели (LTAG) по обеспечению нулевой чистой эмиссии к 2050 году ТСВ/ИКАО надлежит принять меры и содействовать управлению различными глобальными фондами, связанными с продвижением программ в области низкоуглеродного топлива, а также другими двусторонними и многосторонними фондами, обеспечивающими финансовое стимулирование деятельности государств или субрегионов, имеющих потенциал для разработки SAF и LCAF.

#### 4. **ДЕЙСТВИЯ СAAF/3**

4.1 СAAF/3 предлагается:

- a) содействовать участию государств в работе различных региональных комиссий и рабочих групп по вопросам расширения использования SAF и LCAF в целях разработки собственных стратегий в области финансирования и применения этих технологий на индивидуальной основе или на субрегиональном уровне;
- b) учитывать необходимость сотрудничества и взаимодействия между регулируемыми органами, отраслью, государствами и другими секторами для достижения долгосрочной желательной цели (LTAG) по обеспечению нулевой чистой эмиссии международной авиации к 2050 году;
- c) поручить ТСВ/ИКАО своевременно принять меры по разработке механизмов координации двустороннего, многостороннего и осуществляемого в формате Юг-Юг сотрудничества в области мобилизации технических и финансовых ресурсов для реализации инициатив, направленных на изучение и разработку SAF и LCAF в государствах с высоким потенциалом для производства данных видов топлива.