



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

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

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

- Пункт 2 повестки дня. Поддержка политики по содействию развитию и внедрению более чистых источников энергии для авиации**
- Пункт 5 повестки дня. Обзор концептуального видения ИКАО в области SAF на период до 2050 года, включая LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации, в целях определения глобальной рамочной программы**

**ПОЗИЦИЯ КИТАЯ ПО ПОДГОТОВКЕ ГЛОБАЛЬНОЙ РАМОЧНОЙ ПРОГРАММЫ  
ПО РАЗРАБОТКЕ И ВНЕДРЕНИЮ БОЛЕЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТЫХ ВИДОВ  
АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА**

(Представлено Китаем)

**АННОТАЦИЯ**

Соблюдение принципа общей, но дифференцированной ответственности, а также оказание развитыми странами развивающимся странам поддержки, в частности финансовой и технической, являются основополагающими условиями для обеспечения успешной и эффективной реализации Парижского соглашения. ИКАО и ее государства-члены признают важный вклад SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации в решение проблем международной авиации и изменения климата. В настоящем документе представлены предложения Китая по ключевым элементам справедливой и осуществимой глобальной рамочной программы по разработке и внедрению более чистых видов авиационного топлива, основанные на опыте развитых стран.

Действия Конференции указаны в п. 4.

<sup>1</sup> Тексты на английском и китайском языках представлены Китаем.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Конвенция о международной гражданской авиации определяет в качестве своей главной цели развитие международной гражданской авиации "...безопасным и упорядоченным образом", с тем чтобы воздушные сообщения могли устанавливаться "на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично".

1.2 В политической декларации, принятой на Политическом форуме высокого уровня (ПФВУ) по устойчивому развитию и одобренной 78-й сессией Генеральной Ассамблеи ООН 19 сентября 2023 года, подтверждены принципы Рио-де-Жанейрской декларации по окружающей среде и развитию, включая, в частности, принцип общей, но дифференцированной ответственности, изложенный в п. 7 декларации.

1.3 В декларации министров, принятой на 47-й ежегодной встрече "G77 плюс Китай", состоявшейся 22 сентября 2023 года, подчеркнута важность оказания поддержки, в частности финансовой, как основополагающего условия для обеспечения успешной и эффективной реализации Парижского соглашения и предоставления развитыми странами развивающимся странам достаточных, предсказуемых и устойчивых финансовых ресурсов в соответствии с РКИК ООН и Парижским соглашением.

1.4 С 2007 года ИКАО и ее государства-члены признают важный вклад SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации в решение проблем международной авиации и изменения климата.

1.5 Согласно предположению CAEP, к 2030 году более 80 % производства SAF будет сосредоточено в развитых странах.

## 2. КАКИЕ УРОКИ МОЖНО ИЗВЛЕЧЬ ИЗ ОПЫТА РАЗВИТЫХ СТРАН?

2.1 В инструктивном материале<sup>2</sup> ИКАО указано, что развитые страны разработали национальные стратегии по расширению НИОКР и производства SAF<sup>3, 4, 5, 6, 7</sup> на национальном уровне. Некоторые общие моменты в их стратегиях особенно вдохновляют государства на подготовку в рамках ИКАО глобальной рамочной программы по разработке и внедрению более чистых видов авиационного топлива.

2.2 Производство SAF является наукоемкой и технологичной отраслью. Все развитые страны рассматривают высокий научно-исследовательский потенциал в качестве важнейшего фактора успешного развития отрасли SAF и наращивают объемы инвестиций в НИОКР, чтобы закрепить свои стратегические преимущества в аэрокосмической отрасли, а также в сфере биотехнологий, испытания и утверждения различных видов топлива и его переработки с целью стать мировым лидером на растущем рынке SAF.

---

<sup>2</sup> Руководство по потенциальной политике и скоординированным подходам ко внедрению SAF

<sup>3</sup> Дорожная карта по основным задачам в области SAF. План внедрения устойчиво производимого авиационного топлива

<sup>4</sup> Устойчиво производимые виды авиационного топлива (авиационная инициатива ReFuelEU)

<sup>5</sup> Основные задачи в области устойчиво производимых видов авиационного топлива. Краткое изложение ответов, полученных в ходе консультаций, а также ответ правительства

<sup>6</sup> Дорожная карта по устойчиво производимым видам авиационного топлива. Содействие будущему развитию авиации в Соединенном Королевстве

<sup>7</sup> Устойчиво производимое авиационное топливо. Рассмотрение технологических процессов

2.3 Обязательства возлагаются в основном на производителей. Развитые страны, как правило, ставят соответствующие задачи перед поставщиками топлива и устанавливают свои собственные количественные цели в области производства на основе результатов многолетних подробных исследований и исходя из уровня развития национальных технологий и отрасли, а также потенциала мирового рынка SAF.

2.4 Непременным условием является предоставление соответствующих государственных субсидий. Результаты исследований, проведенных развитыми странами, свидетельствуют о том, что развитие эффективной и конкурентоспособной отрасли SAF требует значительных затрат. Правительства всех развитых стран обязуются выделить миллиарды долларов США/евро в виде субсидий на развитие коммерческих проектов и НИОКР и осуществлять эффективные информационно-разъяснительные кампании по привлечению частного капитала для ускорения развития отрасли SAF, не ограничиваясь при этом своими национальными границами.

2.5 Независимость в вопросах сертификации соответствия топлива установленным требованиям и его устойчивости имеет стратегически важное значение для надежности отрасли SAF. При наличии соответствующих международных стандартов в развитых странах отмечается уникальная концентрация экспертных знаний в области топлива, что является необходимым условием для успеха в качестве мирового лидера.

2.6 Производство SAF является высокодоходной отраслью. Результаты исследований, проведенных развитыми странами, свидетельствуют о том, что SAF является высокодоходной отраслью, которая может принести значительную пользу для национального платежного баланса этих стран, а национальное производство SAF будет способствовать росту их экспортного потенциала. Например, в документе об основных задачах в области SAF указано, что Соединенные Штаты Америки могут стать экспортером технологий SAF и соответствующих видов топлива, а в дорожной карте по устойчиво производимым видам авиационного топлива Соединенного Королевства отмечено, что в 2035 году национальное производство SAF может принести Соединенному Королевству прибыль в размере до 1952 млн. фунтов стерлингов в год за счет экспорта технологических компонентов и инженерных услуг, защищенных правами интеллектуальной собственности и надлежащим образом согласованных с коммерческими преимуществами Соединенного Королевства.

### **3. КЛЮЧЕВЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ СПРАВЕДЛИВОЙ И ОСУЩЕСТВИМОЙ ГЛОБАЛЬНОЙ РАМОЧНОЙ ПРОГРАММЫ ПО РАЗРАБОТКЕ И ВНЕДРЕНИЮ БОЛЕЕ ЧИСТЫХ ВИДОВ АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА**

3.1 Концептуальное видение. В глобальной рамочной программе должны быть указаны направления работы международного сообщества по расширению сотрудничества в области разработки более чистых видов авиационного топлива в целях декарбонизации международной гражданской авиации. Справедливость и осуществимость такого концептуального видения не могут быть обеспечены без тщательного научно обоснованного анализа и детального изучения различных национальных условий 193 государств – членов ИКАО, особенно практики развивающихся стран. Например, установление количественной цели в отношении эмиссии углерода (в частности, критериев углеродоемкости) было бы равнозначно повышению порогового значения, определяющего соответствие SAF имеющимся требованиям. С прагматической точки зрения роль ИКАО заключается в согласовании национальных усилий государств в отношении SAF и других более чистых видов авиационного топлива, а не в установлении унифицированных целей по принципу "сверху – вниз".

3.2 Принципы. В п. 2 четко указано, что между развивающимися и развитыми странами существует существенный разрыв в фундаментальных возможностях в сферах НИОКР и производства SAF. Развивающиеся страны будут сталкиваться с более серьезными трудностями как в качестве участников, так и в качестве бенефициаров глобальной рамочной программы. В целях обеспечения "равенства возможностей" в области развития международной авиационной отрасли и производства SAF при подготовке и реализации глобальной рамочной программы по разработке и внедрению SAF следует руководствоваться принципами Рио-де-Жанейрской декларации по окружающей среде и развитию, в частности принципом общей, но дифференцированной ответственности. В противном случае при реализации рамочной программы не удастся избежать дискриминации развивающихся стран.

3.3 Партнерство. Рамочная программа ИКАО по более чистым видам авиационного топлива не будет успешной без партнерства между государствами, особенно между развитыми и развивающимися странами. Поскольку финансирование является как самой серьезной проблемой, так и стимулирующим фактором, а оказание финансовой поддержки развивающимся странам лежит в основе глобальных усилий по решению проблем международной авиации и изменения климата, в глобальной рамочной программе должно быть предусмотрено создание механизма, способствующего предоставлению развитыми странами развивающимся странам субсидий и других льготных форм финансирования.

#### 4. ДЕЙСТВИЯ СAAF/3

4.1 СAAF/3 предлагается:

- a) обеспечить, чтобы разработка глобальной рамочной программы осуществлялась на основе тщательного изучения национальных условий и практики всех государств, а не только опыта развитых стран и/или предварительных гипотетических предположений;
- b) 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;
- c) признать, что концепция достижения LTAG к 2050 году не одобрена консенсусом и любой отказ гарантировать предоставление финансовой поддержки и передачу технологий развивающимся странам в целях глобальной разработки и внедрения более чистых видов авиационного топлива приведет к дальнейшему ухудшению базовых условий для обеспечения равных возможностей и усугублению несправедливости, а также сделает осуществление LTAG к 2050 году невозможным.