

## ПРОЕКТ (по состоянию на 23 ноября 2023 г.)

### Глобальная рамочная программа ИКАО в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации

**Принимая во внимание, что** на 41-й сессии Ассамблеи в соответствии с п. 7 резолюции А41-21 было принято решение о том, что "ИКАО и ее государствам-членам рекомендуется сотрудничать в стремлении к достижению коллективной долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации (LTAG) – чистого нулевого уровня эмиссии углерода к 2050 году в поддержку температурной цели Парижского соглашения, признавая, что особые обстоятельства и соответствующие возможности каждого государства (например, уровень развития, зрелость авиационных рынков, устойчивый рост международной авиации, справедливый переход и национальные приоритеты развития воздушного транспорта) будут определять способность каждого государства внести свой вклад в достижение LTAG в пределах своих национальных временных сроков";

**Принимая во внимание, что** в п. 8 резолюции А41-21 Ассамблеи далее признается, что "LTAG является коллективной глобальной желательной целью, и она не налагает на отдельные государства конкретных обязательств или обязанностей в виде целей по сокращению эмиссии"; и содержится настоятельный призыв к каждому государству внести свой вклад в достижение этой цели социально, экономически и экологически устойчивым образом и в соответствии с национальными условиями";

**Принимая во внимание, что** в п. 17 преамбулы резолюции А41-21 Ассамблеи содержится ссылка на РКИК ООН и Парижское соглашение и признается принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей в свете различных национальных условий;

**Принимая во внимание, что** в п. 18 преамбулы резолюции А41-21 Ассамблеи также признаются принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной авиации, заложенные в Чикагской конвенции;

**Признавая, что** достижение LTAG требует комплексного подхода, состоящего из корзины мер, включая технологии, устойчивое топливо, эксплуатационные усовершенствования и рыночные меры. Ожидается, что устойчиво производимое авиационное топливо (SAF), низкоуглеродное авиационное топливо (LCAF) и другие более чистые источники энергии для авиации будут вносить наибольший вклад в сокращение эмиссии CO<sub>2</sub> в авиации к 2050 году, однако, несмотря на растущее число инициатив по разработке и внедрению этих видов топлива, текущий уровень их производства все еще крайне низок и составляет всего 0,2 % от общего объема используемого авиационного топлива;

Соответственно, существует необходимость в неотложных глобальных действиях по ускорению глобального расширения разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации для достижения LTAG и, таким образом, обеспечения постоянного лидерства ИКАО в решении проблемы эмиссии международной авиации.

**Напоминая, что** в п. 28 f) резолюции А41-21 Ассамблеи предлагается "создать СААФ/3 в 2023 году в целях обзора концептуального видения ИКАО в области SAF на период до 2050 года, включая LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации, чтобы определить глобальные рамки в соответствии с инициативой "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) с учетом национальных условий и возможностей";

**Признавая, что** государства могут экономическим, социальным и экологическим образом вносить значительный вклад в рамках цепочки создания стоимости посредством разработки, производства и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации и извлекать из этого пользу, в том числе посредством создания новых экономических направлений и альтернативных источников для обеспечения энергетической безопасности;

**Признавая, что** SAF, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации должны разрабатываться и использоваться экономически обоснованным, эффективным и социально и экологически приемлемым образом и в соответствии с национальными условиями;

**Признавая, что** механизмы осуществления, соизмеримые с уровнем амбиций, включая финансирование, будут способствовать достижению LTAG и, кроме того, разработке и внедрению SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации;

**Напоминая, что** в рамках отраслевого консультативного форума Совета ИКАО, в ходе диалогов Совета ИКАО с энергетическими и финансовыми учреждениями и на мероприятии ИКАО по подведению итогов по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> в авиационном секторе, ИКАО получала просьбы отрасли помочь снизить риск и привлечь инвестиции, обеспечивая более высокую степень нормативной определенности, регулирующей SAF, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации и предоставляя более широкий доступ к финансированию, а также налаживая более тесное сотрудничество и координацию между всеми заинтересованными сторонами;

**Признавая, что** производство SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации в настоящее время сосредоточено в небольшом числе государств. В глобальной рамочной программе предполагается подчеркнуть преимущества для государств и ИКАО, связанные с работой по децентрализации производства такого топлива во всех государствах и регионах, обеспечивая справедливые и равные возможности для участия во всей цепочке создания стоимости – от сырья до производства и использования топлива;

**Признавая, что** ни один из видов топлива не будет производиться в объеме, необходимом для достижения LTAG. Соответственно, глобальная структура должна быть гибкой и не исключать какой-либо конкретный вид топлива, производственный процесс, сырье или технологию, которые соответствуют согласованным критериям CORSIA;

**Признавая, что** в авиация является компонентом международных усилий по решению проблемы изменения климата и намерение ускорить глобальное расширение разработки и внедрения SAF, LCAF и других экологически чистых источников энергии для авиации согласуется с последними международными обязательствами по ускорению перехода к чистой, устойчивой, справедливой, доступной и инклюзивной энергетике, и при этом:

- a) признаются потребности, уязвимые места, приоритеты и различные национальные обстоятельства развивающихся стран;
- b) выражена поддержка созданию прочных условий, способствующих развитию инноваций, добровольной передаче технологий на основе взаимных договоренностей, а также поддержка обеспечению доступа к низкозатратному финансированию;

**Признавая, что** ни одна страна не должна выбирать между искоренением нищеты и борьбой за нашу планету. В этой связи усилия по декарбонизации авиации должны осуществляться параллельно с усилиями по обеспечению устойчивого развития сектора, особенно в развивающихся странах;

**Отмечая, что** роль этой глобальной структуры заключается в содействии глобальному расширению разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, обеспечивая большую ясность, последовательность и предсказуемость для всех заинтересованных сторон, в том числе за пределами авиационного сектора, относительно политики, правил, поддержки внедрения, а также необходимого финансирования и инвестиций с целью обеспечить, чтобы все государства имели равные возможности для внесения своего вклада и получения пользы благодаря ожидаемому сокращению эмиссии в результате использования более чистых источников энергии для авиации;

**Также отмечая, что** эта глобальная структура основана на четырех структурных элементах: политика и планирование; нормативная база; поддержка внедрения; и финансирование. Эти структурные элементы связаны между собой, и для достижения поставленной цели требуются их совместное продвижение и реализация;

**Отмечая далее, что** на всем протяжении реализации этой глобальной рамочной программы с первого до последнего этапа данного процесса развивающимся странам и государствам с особыми потребностями оказывается постоянная поддержка. Предполагается, что всеобъемлющие мероприятия в области наращивания потенциала, поддержки внедрения и финансирования будут на устойчивой основе дополнять друг друга для достижения соответствующего результата и планомерного расширения усилий по декарбонизации авиации;

#### *Структурный элемент № 1. Политика и планирование*

1. ИКАО и ее государства-члены будут сотрудничать в целях реализации Концепции для осуществления элементов этой глобальной рамочной программы в целях глобального расширения масштабов разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, поскольку ожидается, что такие виды топлива внесут наибольший вклад в сокращение эмиссии CO<sub>2</sub> авиации в рамках "корзины мер" по достижению LTAG. В поддержку достижения LTAG ИКАО и ее государства-члены стремятся реализовать коллективную глобальную желательную Концепцию, предусматривающую сокращение эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации посредством использования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации (по сравнению с нулевым использованием таких чистых источников энергии) в диапазоне от 5 до 8 % к 2030 году. При реализации этой Концепции особые обстоятельства и соответствующие возможности каждого государства будут определять его способность вносить свой вклад в реализацию Концепции в рамках его собственных национальных сроков, и Концепция не возлагает на отдельные государства никаких конкретных обязанностей или обязательств в виде целей по сокращению эмиссии.

2. Будет проводиться постоянный мониторинг и периодический пересмотр этой Концепции, как описано в п.10 ниже, в том числе путем созыва СААФ/4 не позднее 2028 года.

3. Расширение производства SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации во всех регионах будет неотъемлемой частью процесса реализации Концепции и будет основано на средствах реализации, включая финансирование.

4. Кроме того, Концепция должна:

- a) обеспечивать возможность увеличения производства и поставок SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации во всех регионах;
- b) быть гибкой, достижимой и осуществимой;
- c) подвергаться постоянному мониторингу и периодическому пересмотру (см. п. 10 ниже);

- d) быть амбициозной, чтобы обеспечить позитивный рыночный сигнал для стимулирования спроса, запуска предложения и привлечения значительных дополнительных инвестиций, принимая во внимание особые обстоятельства и соответствующие возможности государств;
- e) не оказывать негативного влияния на рост воздушного транспорта, особенно в развивающихся странах;
- f) способствовать установлению единых правил для всех государств и не допускать искажения рыночной конъюнктуры;
- g) подкрепляться соответствующими средствами реализации, включая финансирование;
- h) не исключать какой-либо конкретный источник топлива, производственный процесс, сырье или технологию, если они соответствуют критериям устойчивости CORSIA;
- i) учитывать прогнозы, содержащиеся в докладе по LTAG и последующем анализе CAEP;
- j) учитывать связанные с топливом национальные цели и дорожные карты государств по снижению эмиссии, а также любые другие обязательства отрасли;
- k) не приводить к принятию каких-либо обязательных мер для реализации этой Концепции и цели данной рамочной программы;
- l) способствовать снижению уровня загрязнения воздуха, в максимальной степени повышая здоровье населения и улучшая климатические условия.

5. Государствам рекомендуется проводить политику в поддержку Концепции на социально, экономически и экологически устойчивой основе и в соответствии с их особыми обстоятельствами и соответствующими возможностями.

6. При разработке такой политики государствам предлагается рассмотреть полезность и преимущества неисчерпывающего и не предписывающего перечня потенциальных компонентов политики, содержащегося в "наборе инструментов" в пункте 18 ниже, учитывая, что в инструктивных материалах ИКАО содержится более подробная информация об этих потенциальных компонентах политики и что такие инструктивные материалы не предусматривают одобрения какой-либо конкретной политики.

7. При разработке и осуществлении своей политики государствам предлагается признать:

- a) необходимость и преимущества сочетания мер политики в рамках последовательного и скоординированного национального плана по расширению производства и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, учитывая, что ни одна отдельная политика, вероятно, не обеспечит наилучших и наиболее эффективных результатов и что соответствующий комплекс политических мер будет отличаться в разных государствах в силу различных национальных условий;
- b) необходимость учета в политике стоимостных последствий и ценовой доступности и избежания экстерриториальных мер;
- c) необходимость учета в политике последних научно-технических достижений;
- d) важность прозрачности, определенности и стабильности политики для эксплуатантов воздушных судов, производителей сырья, производителей топлива, финансовых учреждений и других соответствующих заинтересованных сторон;
- e) необходимость применения политики в соответствии с Чикагской конвенцией и ее соответствующими документами и любыми соответствующими двусторонними и многосторонними соглашениями, действующими между государствами, с особым

учетом основополагающих принципов недискриминации, справедливости и равных возможностей и необходимости недопущения искажения рынка.

8. Государствам рекомендуется совместно работать над обеспечением гармонизации политики между государствами и регионами в качестве долгосрочной цели на столько это возможно и в зависимости от обстоятельств.

9. Концепция заключается в совместных усилиях с различными заинтересованными сторонами, и государства должны поощрять соответствующие заинтересованные стороны (т.е. эксплуатантов воздушных судов, аэропорты, изготовителей воздушных судов и двигателей, производителей топлива, утвержденные ИКАО системы сертификации устойчивости и организации по стандартизации топлива) к планированию, разработке и осуществлению своих собственных действий для содействия реализации Концепции, в зависимости от обстоятельств, включая следующее:

- a) *Эксплуатанты воздушных судов* должны уделять приоритетное внимание **проведению переговоров, сотрудничеству и коммерческому приобретению** SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации; облегчить соответствующий доступ для пассажиров, грузоотправителей и предприятий, которые хотят добровольно сократить свой связанный с авиаперевозками углеродный след за счет доступа к закупкам SAF, LCAF и других более чистых видов топлива; и осуществлять мероприятия по повышению совместимости своих парков воздушных судов с SAF;
- b) *Аэропорты* должны планировать и осуществлять изменения в инфраструктуре аэропортов, необходимые для обеспечения эффективных поставок и доступа к смесевым видам топлива, и в сотрудничестве с эксплуатантами воздушных судов, изготовителями топлива и другими заинтересованными сторонами изучать инновационные способы распределения затрат на такие изменения инфраструктуры по всей цепочке создания стоимости.
- c) *Изготовители воздушных судов и двигателей, а также изготовители топлива* должны ускорить работу по обеспечению 100-процентной совместимости с SAF новых, находящихся в производстве и существующих воздушных судов, если это считается безопасным и соответствует их объявленным обязательствам, и внедрять инновации с целью обеспечения понимания и максимального использования возможностей, предоставляемых другими более чистыми источниками энергии в долгосрочной перспективе.
- d) *Изготовители топлива* **должны содействовать** инновациям и инвестициям в SAF, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации и демонстрировать технологическую готовность, масштабируемость и устойчивость этих видов топлива в соответствии с требованиями CORSIA.
- e) *Утвержденные ИКАО системы сертификации устойчивости* должны ускорить сертификацию устойчивости соответствующих требованиям SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации в соответствии с требованиями CORSIA.
- f) *Организации по стандартизации топлива*, в частности ASTM, должны работать со всеми заинтересованными сторонами для ускорения **аттестации** и утверждения дополнительных процессов производства топлива.

10. Государствам рекомендуется включать свою соответствующую политику, действия и дорожные карты по разработке и внедрению SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации в свои государственные планы действий и, по возможности:

- a) определить необходимые ресурсы, потенциал и другие факторы (например, помощь в наращивании потенциала и доступ к технологиям);
- b) оказать помощь ИКАО в адаптации к потребностям государств мер по наращиванию потенциала и поддержке осуществления, включая облегчение доступа к финансированию и инвестициям;
- c) определить количественные параметры своих планов, чтобы поддержать работу ИКАО по мониторингу прогресса в достижении LTAG.

11. Осуществление глобальной рамочной программы должно постоянно контролироваться и периодически пересматриваться, в том числе посредством ежегодного подведения итогов в ИКАО и созыва СААФ/4. В этой связи ИКАО при техническом вкладе со стороны САЕР следует определить и разработать методики мониторинга:

- a) прогресса в области сокращения эмиссии благодаря использованию SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации для достижения LTAG, в том числе путем проводимых ИКАО сбора, обобщения и анализа информации о мерах, предпринятых государствами в соответствии с их государственными планами действий и другими соответствующими механизмами отчетности государств;
- b) прогресса на глобальном и региональном уровне в осуществлении мер поддержки, включая финансирование, направленных на достижение сокращения эмиссии благодаря использованию SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации для достижения LTAG, в том числе путем проводимых ИКАО сбора, обобщения и анализа информации о мерах, предпринимаемых государствами, отраслью и другими заинтересованными сторонами;
- c) влияния на устойчивый рост авиационной отрасли, географического распределения производства SAF, влияния на затраты (включая цены на авиабилеты и цены на SAF, LCAF и другие более чистые источники энергии), а также на поддержание справедливых и равных возможностей для разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, рассчитывая на создание производственных мощностей во всех регионах ИКАО до СААФ/4.

#### *Структурный элемент № 2. Нормативная база*

12. В интересах обеспечения прозрачности регулирования, определенности, стабильности и гарантий экологической целостности для производителей сырья, топлива и финансовых институтов в качестве общепринятой основы для определения приемлемости устойчиво производимых видов топлива для международной авиации должны применяться предусмотренные CORSIA критерии устойчивости, сертификация устойчивости и методология оценки эмиссии в течение жизненного цикла, используемые для "видов топлива, отвечающих условиям CORSIA".

13. ИКАО, государствам и отрасли рекомендуется активизировать усилия по увеличению числа утвержденных ИКАО систем сертификации устойчивости во всех регионах в целях ускорения сертификации устойчивости приемлемых SAF, LCAF и других более чистых источников энергии

для авиации в соответствии с требованиями CORSIA, без исключения какого-либо конкретного источника топлива, производственного процесса, сырья или технологии. В этой связи рекомендуется, чтобы при техническом и нейтральном содействии со стороны САЕР ИКАО ускорила анализ и утверждение **показателей** в течение жизненного цикла для новых источников топлива и производственных процессов.

14. ИКАО, государствам, отрасли и другим соответствующим заинтересованным сторонам рекомендуется сотрудничать с организациями по стандартизации топлива, такими как ASTM, в целях ускорения сертификации дополнительных процессов производства топлива с целью максимизации числа сертифицированных SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации.

15. Методики учета использования SAF, LCAF и других экологически чистых источников энергии для международной авиации, таких как MRV CORSIA, обеспечивают уверенность в достоверности информации об использовании таких видов топлива и их экологических преимуществах, предоставленной эксплуатантами самолетов; при этом следует отметить, что такие методики учета могут помочь в мониторинге прогресса в достижении LTAG. Методики учета и соответствующие системы отчетности должны отражать следующие параметры, необходимые для повышения прозрачности, точности, последовательности, сопоставимости и полноты данных:

- a) обеспечение глобального учета эмиссии международной гражданской авиации в рамках мониторинга достижения LTAG;
- b) поддержка последовательного применения методики государствами на прозрачной основе;
- c) обеспечение достоверной отчетности об эмиссии, включая использование более чистых источников энергии для международной гражданской авиации;
- d) обеспечение достоверности экологических данных путем недопущения двойного учета, в том числе между внутренней и международной гражданской авиации;
- e) использование проверенной информации об эмиссии, подкрепленной другой информацией для проверки или подтверждения сообщаемых данных об эмиссии;
- f) содействие повышению экономической эффективности за счет использования простых методик и процедур учета и представления отчетности;
- g) недопущение чрезмерной административной нагрузки на государства и эксплуатантов самолетов;
- h) использование, насколько это возможно, существующих методик и процедур в рамках MRV CORSIA.

16. ИКАО при техническом содействии со стороны САЕР следует провести исследование систем учета потребления топлива для международной авиации, используемых в настоящее время на открытом рынке. Это исследование должно включать предварительное изучение так называемой концепции оплаты топлива без его фактического использования с подачей заявки на соответствующее сокращение эмиссии (book and claim) на предмет оценки ее актуальности и применимости с учетом соответствующих событий в других органах ООН, включая рассмотрение статьи 6 Парижского соглашения. Цель данного исследования будет заключаться в улучшении понимания таких систем и концепций учета и определении потенциальных областей для

дальнейшего изучения. Эта работа поможет определить роль, если таковая существует, которую ИКАО могла бы сыграть в поддержке этих систем для упрощения доступа к экологическим выгодам SAF, LCAF и других экологически чистых источников энергии для международной авиации и обеспечения охраны окружающей среды в целях содействия развитию глобального производства таких видов топлива без уменьшения соответствующих стимулов, в частности в развивающихся странах.

### *Структурный элемент № 3. Поддержка внедрения*

17. Все государства должны иметь доступ к средствам для участия на всех этапах разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации и всем государствам и регионам рекомендуется работать вместе в духе солидарности, чтобы обеспечить действительно глобальные усилия по внесению вклада и получению выгод от деятельности по сокращению эмиссии благодаря таким более чистым источникам энергии для авиации.

18. Глобальное расширение производства SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации требует надежной и обоснованной программы поддержки наращивания потенциала и осуществления. Государствам, ИКАО, отрасли, научным кругам и другим соответствующим заинтересованным сторонам рекомендуется работать вместе для реализации программы, которая:

- a) признает необходимость расширенной, надежной, целевой и специальной поддержки для учета различных этапов готовности по всей цепочке создания стоимости SAF/LCAF и различных обстоятельств в государствах и регионах;
- b) содействует налаживанию партнерских связей, созданию альянсов и сотрудничеству между государствами и всеми соответствующими заинтересованными сторонами, включая региональное сотрудничество, которое может привести к региональным решениям, обеспечивающим эффективное производство топлива;
- c) включает в себя обмен информацией, передовым опытом и технологическими достижениями между государствами, которым ИКАО должна предоставить платформу для содействия этому обмену и отслеживания прогресса;
- d) оказывает поддержку государствам в их планировании, разработке и осуществлении национальной и региональной политики, которая может применяться на всех этапах цепочки поставок топлива, включая следующие потенциальные компоненты политики, которые являются частью неисчерпывающего набора инструментов (см. п. 6 выше):
  - i. Содействие развитию многосторонних партнерских отношений, альянсов и сотрудничества, в том числе (при необходимости) с эксплуатантами воздушных судов, аэропортами, изготовителями воздушных судов и двигателей, производителями энергии и финансовыми учреждениями.
  - ii. Государственные стимулы, включая кредиты, гранты, налоговые льготы, нормативную поддержку и другие механизмы для:
    - проведения исследований и разработок, в том числе для определения уровня технологической готовности;
    - выбора источника потенциального сырья;
    - развития и ускорения производства сырья;
    - разработки и ускорения производства топлива.
  - iii. Цели и/или задачи для:

- сокращения эмиссии;
  - использования SAF, LCAF и более чистых источников энергии для авиации;
  - определения уровней смешивания топлива.
- iv. В тех случаях, когда это целесообразно, определить SAF, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации в качестве приоритетных направлений финансирования усилий по декарбонизации экономики в целом.
  - v. Содействовать увеличению числа утвержденных ИКАО систем сертификации устойчивости для SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации.
  - vi. Продвигать технико-экономические обоснования для создания потенциальных SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации.
  - vii. Способствовать необходимым изменениям в инфраструктуре аэропортов и системах энергоснабжения.
  - viii. Содействовать использованию государственно-частного партнерства для реализации проектов по SAF и LCAF.
- e) предусматривает регулярное обновление подробного инструктивного материала ИКАО по набору инструментов для разработки политики и основных правил, где это применимо, для оценки расходов, инвестиционных потребностей и производственных потенциалов, чтобы помочь государствам в рассматриваемом ими выборе национальной и региональной политики, соответствующей их обстоятельствам, принимая во внимание, что соответствующие инструктивные материалы не предусматривают одобрения какой-либо конкретной политики;
  - f) поддерживает постоянную подготовку технико-экономических обоснований, пилотных проектов и планов подтверждения концепций, что может облегчить доступ к инвестициям для их реализации;
  - g) предусматривает разработку и проведение обучения для повышения осведомленности и готовности государств, а также для поддержки готовности проектов по SAF и LCAF к привлечению инвестиций, включая обучение финансовым аспектам подготовки проектов, финансового планирования и поощрения инвестиций;
  - h) оказывает содействие в разработке соответствующих аспектов планов действий государств и дорожных карт, включая инструктивный материал и инструменты ИКАО, а также партнерские отношения между государствами, учитывая, что планы действий государств могут также включать информацию о конкретных потребностях в помощи для осуществления мер по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub>, что может облегчить доступ к инвестициям и технологиям.

19. Доступ к технологиям необходим государствам для того, чтобы вносить свой вклад в развитие и внедрение более чистой энергетики и получать от этого выгоду. Соответственно, государствам и отрасли настоятельно рекомендуется поощрять и облегчать добровольную и эффективную передачу технологий в виде комплексных технических навыков, производственных, технологических процессов и оборудования, в частности, развивающимся странам и государствам с особыми потребностями, в соответствии с инициативой "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) и с учетом глобальных выгод, связанных с увеличением поставок более чистой энергии.

20. Поддержка со стороны ИКАО в области наращивания потенциала и осуществления должна оказываться эффективным, действенным и скоординированным образом в соответствии с подходом "Единая ИКАО", предусматривающим поддержку всех этапов разработки и внедрения SAF, LCAF

и других более чистых источников энергии для авиации, а также на основе успешной реализации программ АСТ-CORSIA и АСТ-SAF. Государствам также рекомендуется разрабатывать конкретные проекты в рамках Программы технического сотрудничества ИКАО.

21. В соответствии с инициативой *"Ни одна страна не остается без внимания"* государствам настоятельно рекомендуется вносить регулярные и существенные взносы в Добровольный фонд охраны окружающей среды ИКАО и другие взносы в натуральном выражении (например, посредством прикомандирования) для содействия осуществлению важной программы ИКАО по наращиванию потенциала и поддержке осуществления, направленной на оказание помощи развивающимся странам и государствам с особыми потребностями, включая, в качестве приоритета, технико-экономические обоснования и адаптацию технологий.

22. Отрасли также настоятельно рекомендуется предоставлять экспертные знания и финансовую поддержку для содействия реализации важной программы укрепления потенциала и поддержки осуществления, включая, в качестве приоритета, технико-экономические обоснования и адаптацию технологий.

23. ИКАО следует регулярно следить за ходом и эффективностью усилий по наращиванию потенциала и поддержке осуществления, включая обеспечение достаточных ресурсов для осуществления своей программы поддержки в рамках более широких механизмов осуществления. В этой связи ИКАО следует рассмотреть возможность разработки необходимых методов мониторинга и представления докладов государствам, **включая информацию о том, куда направлены ее усилия по поддержке и какова стоимость этих усилий.**

#### *Структурный элемент 4. Финансирование*

24. Как было отмечено в пункте 17 резолюции А41-21 Ассамблеи, "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".

25. В соответствии с докладом об осуществимости LTAG в период до 2050 года поставщикам топлива потребуется инвестировать до 3,2 трлн. долл. в производство более чистых источников энергии для авиации, а также потребуются дополнительные инвестиции для реализации других мер по сокращению авиационной эмиссии CO<sub>2</sub>, таких как технические и эксплуатационные усовершенствования воздушных судов. Масштабы этой задачи создают как проблемы, так и возможности для ИКАО, государств и других заинтересованных сторон, включая финансовое сообщество.

26. Конкретно в отношении финансирования и инвестиций в пунктах 18 а) и б) резолюции А41-21 Ассамблеи к Совету обращена просьба:

- а) "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";

- b) "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".

27. Эти два пункта резолюции Ассамблеи должны быть срочно параллельно выполнены для того, чтобы проблема расширения масштабов использования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации решалась на глобальном уровне устойчивым образом, включая экономические, социальные и экологические аспекты.

28. Для достижения LTAG основной целью ИКАО и ее государств-членов в отношении финансирования должно быть оказание поддержки странам, особенно развивающимся странам и государствам с особыми потребностями, в улучшении доступа к финансированию и инвестициям, а также в дальнейшем снижении рискованности проектов по разработке и внедрению SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации в целях содействия устойчивости и стимулирования инвестиций согласно инициативе "Ни одна страна не остается без внимания".

29. Меры по привлечению крупных инвестиций в SAF, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации от банков развития и с других рынков капитала являются неотъемлемой частью усилий, предпринимаемых ИКАО в соответствии с резолюцией A40-22 Ассамблеи, пункт 8 которой, в частности, требует "продолжать развивать партнерские связи ИКАО с финансовыми учреждениями для того, чтобы обеспечить приоритетный статус или включение вопросов авиации в их повестки дня или программы работы с целью оказания содействия государствам в получении доступа к различным видам финансирования их проектов развития авиации".

30. Некоторые финансовые инструменты (например, смешанное финансирование и государственно-частные партнерства) требуют значительного сотрудничества и взаимодействия между заинтересованными сторонами, включая государства, отрасль и государственные и частные финансовые учреждения, для снижения инвестиционного риска. ИКАО и ее государствам-членам принадлежит определенная роль в налаживании соответствующего сотрудничества между заинтересованными сторонами в области возможных мер по снижению рискованности инвестиций.

31. ИКАО, государствам и отрасли принадлежит ключевая роль в продвижении увеличения инвестиций в проекты SAF, LCAF и другие проекты в области более чистых источников энергии для авиации путем повышения осведомленности и понимания международным финансовым сообществом следующих аспектов:

- a) коллективная приверженность государств и отрасли достижению LTAG;
- b) важность устойчивого роста международного авиационного сектора, включая экономическую и социальную связность и торговые потоки;
- c) преимущества использования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации для решения проблемы вклада авиации в изменение климата;
- d) активные действия со стороны ИКАО, государств и отрасли в целях глобального расширения масштабов использования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации;
- e) прямые и косвенные экономические и социальные выгоды для государств по всей цепочке создания стоимости благодаря производству SAF и LCAF;
- f) масштабы спроса на SAF, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации;
- g) проблемы, связанные с доступом к требуемому финансированию проектов по SAF, LCAF и другим более чистым источникам энергии для авиации;
- h) потенциальные инвестиционные возможности и доходность.

32. В рамках этой информационно-разъяснительной деятельности государствам и ИКАО следует активизировать и углубить свое взаимодействие и диалог с международным финансовым сообществом и другими соответствующими заинтересованными сторонами, включая:

- a) государственные и частные финансовые учреждения, в том числе субнациональные, национальные, региональные и многосторонние банки;
- b) рынки частного капитала, включая инвесторов и страховщиков;
- c) альянсы капитала и банковских структур;
- d) государственные доноры;
- e) ООН и другие международно признанные фонды и инвестиционные механизмы;
- f) производителей энергии.

33. ИКАО в сотрудничестве с государствами должна подготовить ряд тематических исследований об успешных проектах в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, опираясь на примеры из регионов с различными характеристиками и инвестиционными рисками. Такие тематические исследования могут помочь как разработчикам проектов, так и потенциальным инвесторам, предоставляя примеры "проверенных и испытанных" путей инвестирования и обеспечивая уверенность в том, что такие инвестиционные возможности могут быть реализованы.

34. Государства признают и приветствуют создание "Центра финансовых инвестиций ИКАО", который обеспечивает выполнение пункта 18 а) резолюции А41-21 Ассамблеи, и с нетерпением ожидают начала его работы по содействию расширению доступа к государственным и частным инвестиционным возможностям и финансированию со стороны финансовых институтов с приоритетным выделением средств развивающимся странам и государствам с особыми потребностями для реализации проектов по содействию декарбонизации международной авиации, включая расширение разработки и внедрения SAF, LCAF и других экологически чистых источников энергии для авиации, а также привлечения нового и дополнительного финансирования для этой цели.

35. В качестве первого шага ИКАО следует в срочном порядке создать необходимую структуру управления и возможности для осуществления предлагаемой инициативы "Центр финансовых инвестиций ИКАО". Такая работа должна четко определить, каким образом эта инициатива дополняет более широкие усилия по наращиванию потенциала и внедрению в области декарбонизации авиации, включая программу ACT-SAF.

36. Основные виды деятельности, которые мог бы осуществлять "Центр финансовых инвестиций ИКАО" включают:

- a) разработку платформы для установления связи между проектами по декарбонизации авиации и потенциальными государственными и частными инвесторами, включая функцию "подбора партнеров", что поможет инвесторам отбирать и оценивать проекты;
- b) работу с различными заинтересованными сторонами в целях изучения инновационного механизма финансирования и снижения риска, адаптированного к задачам декарбонизации авиации, стимулирования инвестиций и содействия сотрудничеству между заинтересованными сторонами в целях эффективной мобилизации финансовых ресурсов (например, содействие развитию государственно-частного партнерства);
- c) сотрудничество с финансовыми учреждениями, такими как банки развития, для создания механизмов финансирования проектов;
- d) создание базы данных об источниках финансирования с указанием их условий, которыми могут воспользоваться разработчики проектов;

- е) разработка набора типовых договорных документов (основные условия, удовлетворяющие инвесторов) для SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации.

37. Для полного выполнения задачи расширения разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации одних только частных капиталовложений может быть недостаточно. Государственные инвестиции могут потребоваться для поддержки некоторых проектов в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, особенно в развивающихся странах и государствах с особыми потребностями.

38. Государства признают важную роль, которую ИКАО может сыграть в стимулировании более масштабных потоков государственного финансирования и его прозрачного и эффективного использования. ИКАО и ее государствам-членам необходимо использовать все возможности для изучения путей поддержки достижения этих целей.

39. В этой связи государства подчеркивают важность пункта 18 b) резолюции A41-21 Ассамблеи и соглашаются с тем, что ИКАО следует ускорить свою работу по дальнейшему рассмотрению вопроса о создании инициативы или механизма финансирования в области климата в рамках ИКАО, одновременно решая возможные финансовые, институциональные и правовые проблемы. Принимая во внимание недавнее решение Совета о проведении исследования, касающегося рассмотрения возможности создания финансовой инициативы или механизма финансирования в рамках ИКАО для решения проблемы изменения климата, эта работа должна быть завершена для рассмотрения ее результатов на 42-й сессии Ассамблеи ИКАО в соответствии с пунктом 18 b) резолюции A41-21.

40. Во всем мире предпринимаются усилия по мобилизации финансовых ресурсов для решения проблемы изменения климата и обеспечению максимального использования ресурсов, включая при необходимости льготное финансирование, с тем чтобы содействовать переходу к чистой энергетике. Авиация должна внести свой вклад в эти усилия для обеспечения своего собственного перехода и достижения LTAG.

41. ИКАО и ее государствам-членам следует инициировать рабочий процесс для активного выявления и анализа недостатков, а также мониторинга событий, происходящих в ООН и в международном финансовом сообществе, включая, в частности, Зеленый климатический фонд и его предстоящее расширение, а также Альянс владельцев чистых активов с нулевыми выбросами и концептуальное заявление многосторонних банков развития, с целью определения и активного использования возможностей для увеличения ассигнований или выделения государственных и частных капиталовложений на проекты по декарбонизации авиации, в частности на SAF, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации.