



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

КОНФЕРЕНЦИЯ ПО АВИАЦИИ И АЛЬТЕРНАТИВНЫМ ВИДАМ ТОПЛИВА

Рио-де-Жанейро, Бразилия, 16–18 ноября 2009 года

Пункт 3 повестки дня. Меры по обеспечению разработки и использованию

ОРГАНИЗАЦИЯ ДОСТУПА К ФИНАНСОВЫМ РЕСУРСАМ, ПЕРЕДАЧИ ТЕХНОЛОГИИ И НАРАЩИВАНИЯ ПОТЕНЦИАЛА

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

Альтернативные виды авиационного топлива дают важную возможность сократить объем выбросов углекислого газа при воздушных перевозках. Для преодоления рыночных проблем на начальном этапе могут потребоваться значительные инвестиции и стимулы, способствующие распространению альтернативных видов авиационного топлива. Необходима финансовая структура для содействия разработке и развертыванию производства альтернативного топлива. Такая структура особенно необходима в развивающихся странах. Содействовать ее организации может специальная фокусная группа.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В Декларации Совещания ИКАО высокого уровня содержится рекомендация Совету ИКАО "в дальнейшем конкретизировать меры по содействию развивающимся странам, а также способствовать доступу к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию возможностей, включая возможное применение в международной авиации гибких механизмов РКИК ООН, например Механизма чистого развития (CDM)".

1.2 Несмотря на то, что вышеупомянутая Декларация посвящена вопросам международной авиации и климатических изменений в целом, разработка и развертывание производства альтернативных видов авиационного топлива представляет собой уникальную проблему, что связано со значительной потребностью в капитальных инвестициях и сравнительно небольшом размере рынка (более подробную информацию по этому вопросу см. в документе IP/10, подготовленном США).

1.3 Надежда на появление в будущем экологически безопасных видов альтернативного топлива основана на трех важнейших компонентах.

- Рынки. Авиакомпании должны подтвердить, что потребность в альтернативном реактивном топливе является надежной, обоснованной и реальной. Без предсказуемого рынка инвестиции в новые виды топлива не появятся, или топливо будет поставляться на другие рынки, например для

грузовых перевозок. Кроме того, следует способствовать появлению новых рынков для побочных продуктов топливного производства, что обеспечит экономическую целесообразность новых производственных процессов. Эти рынки могут стать важными возможностями для развития регионов, в которых они возникнут: новые рабочие места, новые предприятия, новые источники благосостояния.

- **Инфраструктура.** Производители и поставщики топлива должны организовать масштабируемые каналы поставок между производственными предприятиями и аэропортами (в том числе хранилища, оборудование для смешивания топлива, лаборатории контроля качества) для обеспечения быстрой, постоянной и надежной транспортировки топлива в соответствии с высокими потребностями авиаперевозок. Новая инфраструктура должна гармонично интегрироваться с существующей системой поставок топлива.
- **Финансирование.** Правительства государств должны осознавать, что в краткосрочной перспективе процессы исследований и разработок потребуют значительной поддержки. Для ускорения развертывания производства потребуется стимулирование и поддержка опытно-промышленных и промышленных предприятий.

1.4 Также следует отметить, что, в соответствии с рекомендациями Совещания высокого уровня, ИКАО уже предприняла шаги для организации обсуждения финансового механизма. Некоторые этапы такого обсуждения были проведены на Совещании и непосредственно после его завершения. Несколько финансовых организаций согласились принять участие и содействовали проведению текущей Конференции. В данный момент необходимо обсудить конкретные вопросы по воплощению идей на практике.

1.5 В этом документе рассматривается взаимосвязь между заинтересованными лицами, которые могут привлекаться для организации финансирования на различных стадиях цепочки поставок.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВЗАИМОСВЯЗЕЙ

2.1 Как часто отмечают, предполагается, что климатические изменения сильнее всего затронут развивающиеся государства. Последствия климатических изменений – увеличение температуры воздуха, изменение количества осадков, повышение уровня моря и учащение стихийных бедствий – окажут неодинаковое влияние на разные развивающиеся страны; при этом отсутствие сбалансированности в разработке альтернативных видов топлива может стать для них источником дополнительных рисков. В то же время продуманная и выгодная разработка альтернативных видов топлива может создать для развивающихся стран возможность достижения экологической безопасности и экономической устойчивости. Если разработка принесет пользу обществу, экономике и экологии в целом, чрезвычайно важно, чтобы альтернативные виды топлива были гармонично интегрированы в общую стратегию энергетики, водо- и землепользования, сельского хозяйства и климатического контроля.

2.2 Государственные и международные финансовые организации играют важнейшую роль в содействии и организации финансирования для ускорения разработки и развертывания производства надежных и экологически безопасных альтернативных видов топлива. Необходимо разработать единый глобальный подход, способный адаптироваться к потребностям самых разных партнеров – развивающихся государств. Для проработки взаимовыгодных решений необходимо укрепить существующие и организовать новые партнерские отношения.

2.3 На глобальном уровне важную роль в планировании увеличения инвестиций в экологически чистые источники энергии для развивающихся стран может играть Всемирный банк во взаимодействии с другими международными финансовыми организациями. Такая работа может помочь развивающимся странам реализовать новые возможности для бизнеса и справиться с новыми рисками. Ту функцию, которую Всемирный банк выполняет на глобальном уровне, на региональном уровне могут выполнять такие финансовые организации, как Межамериканский банк развития и Азиатский банк развития.

2.4 В будущем могут возникнуть взаимосвязи между CDM или совместными инициативами РКИК ООН и инвестициями в проекты по организации промышленных площадок и сопутствующей инфраструктуры для производства альтернативных видов авиационного топлива. В дальнейшем необходимо прояснить взаимосвязь между средствами, получаемыми из разных источников (выплаты, налоги, торговля) и действиями по смягчению рисков, специфических для авиации.

2.5 К важнейшим областям инвестиций могут относиться:

- производство сырья (сельскохозяйственные культуры, водоросли и т. д.);
- переработка сырья в авиационное топливо;
- инфраструктура транспортировки и хранения между сырьевыми и перерабатывающими производствами, с одной стороны, и производством и аэропортами, с другой.

2.6 Очевидно, что в первых двух случаях в качестве основных заинтересованных сторон будут выступать производители топливно-энергетической отрасли. Для выполнения поставленных задач могут потребоваться значительные объемы инвестиций, особенно для создания перерабатывающих/производственных площадок. Аналогично, в решении вопросов транспортировки и хранения будут в первую очередь заинтересованы потребители топлива, то есть аэропорты и авиакомпании. Если, например, конкурентоспособность альтернативных видов авиационного топлива по сравнению с традиционными окажется недостаточной уже на первых стадиях работы, возможно предоставление стимулов до тех пор, пока не будут преодолены рыночные проблемы, возникающие на начальном этапе.

3. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

3.1 Конференции по авиации и альтернативным источникам топлива предлагается:

- a) подтвердить наличие острой необходимости в принятии мер для упрощения доступа к финансовым ресурсам, передачи технологии и наращивания потенциала в области альтернативных видов авиационного топлива;
- b) предложить ИКАО сформировать группу, включающую основные правительства, финансовые организации, производителей топлива и операторов, которая разработает структуру финансирования проектов по организации инфраструктуры производства альтернативных видов авиационного топлива.