

Возможные результаты СAAF/3 для рассмотрения на консультационном мероприятии по подготовке к СAAF/3

(Монреаль, Канада, 25–26 сентября 2023 года)

1. Проект документа о возможных итогах СAAF/3, представленный в добавлении, призван содействовать проведению дискуссий в рамках консультационного мероприятия по подготовке к СAAF/3 путем предоставления проекта структуры и идей для глобальной рамочной программы ИКАО, которые государства и организации могут рассмотреть и представить свои мнения.
2. Данный проект документа является незавершенным и был подготовлен в ходе обсуждения в Небольшой группе по подготовке к СAAF/3 при Комитете по климату и окружающей среде (СЕС) Совета ИКАО. Был достигнут значительный прогресс в разработке концепций по каждому из четырех структурных элементов: политика и планирование; нормативная база; поддержка внедрения; финансирование, и Небольшая группа стремилась выявить как можно больше общих позиций по этим концепциям.
3. Проект документа не следует рассматривать как окончательный или согласованный "текст", равно как и не следует считать, что он содержит индивидуальные или коллективные мнения государств, входящих в Небольшую группу. Он лишь отражает итог обсуждений, состоявшихся в рамках Небольшой группы по состоянию на конец августа 2023 года.
4. Все еще существуют некоторые области глобальной рамочной программы, по которым у членов Небольшой группы имеются значительные расхождения во взглядах. В целом, ключевые моменты разногласий, отмеченные в добавлении, касаются:
 - концепции в отношении более чистых источников энергии для авиации (пункты 1–3 добавления);
 - методов учета более чистых источников энергии для авиации (пункты 14–15 добавления);
 - финансирования более чистых источников энергии для авиации (пункты 25–39 добавления).
5. Более конкретно, а также в целях обеспечения дополнительного контекста для проекта документа следующие элементы отражают мнения, которые некоторые члены Небольшой группы высказали на данный момент в отношении проекта документа, содержащегося в добавлении:
 - существует ключевая связь между содержанием структурного элемента 1 (политика и планирование) и структурного элемента 4 (финансирование), а имеющийся документ не обеспечивает надлежащего баланса между этими структурными элементами;
 - существует мнение, что, хотя были проведены некоторые предварительные обсуждения по структурному элементу 4 (финансирование), необходимо провести дополнительную работу, в том числе определить механизмы поддержки доступа к имеющемуся финансированию, необходимые уровни финансирования/инвестиций для поддержки усилий по расширению масштабов деятельности; и сформулировать роль, которую ИКАО может сыграть в поддержке этих усилий. С этой целью некоторые члены группы предложили формулировку о важности согласованности с более широкими многосторонними усилиями и обязательствами в области климатического финансирования, особенно в рамках РКИК ООН, которые необходимо тщательно рассмотреть. Кроме того, существует также мнение, что структурный элемент 1 необходимо сделать более амбициозным, чтобы содержание структурного элемента 4 могло стать приемлемым.
 - несмотря на то что был подготовлен некоторый текст по концепции (пункты 1–3), обсуждение потенциальной количественной оценки и измерения параметров такой

концепции не проводилось, и необходимо дальнейшее обсуждение, включая обсуждение технических материалов, представленных Комитетом ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР);

- необходимо также продолжить обсуждение методов учета более чистых источников энергии для авиации (пункты 14–15), включая технические материалы, предоставляемые САЕР;
- глобальная рамочная программа, особенно в разделе политики в структурном элементе 1, должна включать дальнейшее рассмотрение влияния расходов, включая цены на авиабилеты и на топливо (как для SAF, LCAF, так и для более чистых источников энергии, а также для обычных видов топлива);
- глобальная рамочная программа, в частности структурный элемент 1, должна включать и/или точнее формулировать масштабы проблем глобального расширения использования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии;
- необходимы дополнительные формулировки в отношении набора инструментов для политики, упомянутого в структурных элементах 1 и 3, с тем чтобы пояснить, что не может быть никакого конкретного одобрения политики или практики, которые не соответствуют принципам и концепциям, изложенным в глобальной рамочной программе;
- глобальная рамочная программа должна демонстрировать более высокие амбиции, чтобы обеспечить мощный сигнал заинтересованным сторонам, особенно в финансовом сообществе и за пределами сектора.

6. Согласно письму государствам (ENV 9/1–23/58) этот проект документа размещается на веб-сайте ИКАО, чтобы дать участникам консультационного мероприятия по подготовке к СААФ/3 достаточно времени для надлежащего рассмотрения этого материала до этого мероприятия, которое состоится 25–26 сентября 2023 года. Государства/организации могут представлять свои мнения и предложения в форме "представленных материалов" до 19 сентября 2023 года, и эти материалы также будут размещены на веб-сайте для информирования участников мероприятия транспарентным образом.

ДОБАВЛЕНИЕ

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

Справочные пункты

- На 41-й сессии Ассамблеи в соответствии с п. 7 резолюции A41-21 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".
- В п. 8 резолюции A41-21 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 тому, чтобы "каждое государство внести свой вклад в достижение этой цели социально, экономически и экологически устойчивым образом и в соответствии с национальными условиями".
- В п. 17 преамбулы резолюции A41-21 Ассамблеи содержится ссылка на РКИК ООН и Парижское соглашение и признается принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей в свете различных национальных условий.
- В п. 18 преамбулы резолюции A41-21 Ассамблеи также признаются принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной авиации, заложенные в Чикагской конвенции.
- 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 CO₂ 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 использования 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.
- В п. 28 f) резолюции A41-21 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".

- Государства могут 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.
- 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.
- 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.
- 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 CO₂ 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.
- 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.
- 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.

Вспомогательные пункты

- Роль этой глобальной структуры заключается в содействии глобальному расширению масштабов 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.
- 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.

Структурный элемент № 1. Политика и планирование

[Редакционное примечание. Текст в пунктах 1–3 и вставке 1 ниже включен в качестве проекта Концепции ИКАО как потенциального элемента глобальной структуры в соответствии с пунктом 28 f) Резолюции А41-21 и Декларацией СААФ/2. С учетом чувствительности этой темы она предложена и помещена в квадратные скобки для того, чтобы помочь подготовить и облегчить обсуждение потенциального включения этого элемента, но она не должна рассматриваться как превосходящая или предвещающая результаты этих обсуждений.]

1. ИКАО и ее государства-члены будут сотрудничать в целях реализации Концепции в отношении SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации (Концепция) в отношении международной авиации x.
2. Эта Концепция призвана сосредоточить внимание всех заинтересованных сторон на коллективном стремлении к глобальному расширению масштабов использования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации. В ней признается, что устойчиво производимые виды топлива должны внести наибольший вклад в сокращение эмиссии CO₂ от авиации в рамках "корзины мер" по достижению LTAG.
3. Особые обстоятельства и соответствующие возможности каждого государства будут определять способность каждого государства вносить вклад в реализацию Концепции в пределах своих собственных национальных временных рамок, и это не налагает на отдельные государства конкретных обязательств или обязанностей в виде целей по сокращению эмиссии.

Вставка 1. Проект основы для рассмотрения и потенциального количественного определения и измерения параметров Концепции

Концепция должна (в произвольном порядке):

- i обеспечивать возможность увеличения производства и поставок SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации во всех регионах;
- ii быть достижимой и осуществимой;
- iii 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;
- iv быть гибкой;
- v не оказывать негативного влияния на рост воздушного транспорта, особенно в развивающихся странах;
- vi не допускать искажения рыночной конъюнктуры;
- vii подкрепляться соответствующими средствами реализации;
- viii не исключать какой-либо конкретный источник топлива, производственный процесс, сырье или технологию, если они соответствуют критериям устойчивости CORSIA;
- ix учитывать прогнозы, содержащиеся в докладе по LTAG и последующем анализе CAEP;
- x учитывать связанные с топливом национальные цели и дорожные карты государств по снижению эмиссии, а также любые другие обязательства отрасли;
- xi не приводить к принятию каких-либо обязательных мер для реализации этой Концепции и цели данной рамочной программы.]

4. Государствам рекомендуется проводить политику в поддержку Концепции на социально, экономически и экологически устойчивой основе и в соответствии с их особыми обстоятельствами и соответствующими возможностями.
5. При разработке такой политики государствам предлагается рассмотреть полезность и преимущества неисчерпывающего и не предписывающего перечня потенциальных компонентов политики, содержащегося в "наборе инструментов" в пункте 17 ниже, учитывая, что в инструктивных материалах ИКАО содержится более подробная информация об этих потенциальных компонентах политики.
6. 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) важность прозрачности, определенности и стабильности политики для эксплуатантов воздушных судов, производителей сырья, производителей топлива, финансовых учреждений и других соответствующих заинтересованных сторон;
 - c) 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.
7. Государствам рекомендуется совместно работать над обеспечением гармонизации политики между государствами и регионами в качестве долгосрочной цели настолько это возможно и в зависимости от обстоятельств.
8. 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 подписанию соглашений о закупке 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 авиоперевозками 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* 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 уделять первоочередное внимание 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 сертификации и утверждения дополнительных процессов производства топлива.
9. 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.
10. Осуществление глобальной рамочной программы должно постоянно контролироваться и периодически пересматриваться, в том числе посредством ежегодного подведения итогов в ИКАО и созыва СААФ/4. Это обеспечит регулярную оценку:
- 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 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;

- с) влияния на устойчивый рост авиационной отрасли, 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.

Структурный элемент № 2. Нормативная база

11. 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".
12. 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.
13. 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.
14. Учитывая, что экологические кредиты от использования устойчиво производимого топлива уже продаются на виртуальном рынке, включая, *в частности*, так называемую концепцию оплаты топлива без его фактического использования с подачей заявки на соответствующее сокращение эмиссии (book and claim), важно рассмотреть вопрос о том, могут ли существующие методы учета использования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для международной авиации обеспечить уверенность в использовании таких видов топлива и позволить эксплуатантам воздушных судов заявлять об их экологических кредитах. Эти методы учета должны:

[подлежит дальнейшему обсуждению с учетом технических материалов САЕР]

15. Используя вышеприведенные элементы, ИКАО следует при техническом содействии САЕР и других соответствующих заинтересованных сторон изучить необходимость и потенциальные выгоды от согласования методов учета топлива для международной авиации, учитывая, что эти методы могут также содействовать поддержке мониторинга прогресса в достижении LTAG.

Структурный элемент № 3. Поддержка внедрения

16. 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.

17. 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 специальной поддержки для учета различных этапов готовности 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 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. пп. 5 и 6 выше):

Вставка 2. "Набор инструментов" для определения потенциальных компонентов национальной политики

- 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;
 - 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 CO₂, что может облегчить доступ к инвестициям и технологиям.
18. 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 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.
19. 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.
20. 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.
21. 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.

22. 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.

Структурный элемент № 4. Финансирование

23. 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 CO₂ авиации".
24. 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";
 - б) "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".
25. 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.
26. Основной целью ИКАО и ее государств-членов в отношении финансирования должно быть оказание поддержки 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 стимулирования инвестиций.
27. Меры по привлечению крупных инвестиций в SAF, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации от банков развития и с других рынков капитала должны осуществляться совместно с усилиями, предпринимаемыми ИКАО в соответствии с резолюцией А40-22 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".
28. 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.

29. 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 надлежащему финансированию проектов по SAF, LCAF и другим более чистым источникам энергии для авиации;
- h) потенциальные инвестиционные возможности и доходность.

30. 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) государства-доноры;
- e) ООН и другие международно признанные фонды и инвестиционные механизмы;
- f) производителей энергии.

31. 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.

32. [Государства признают и приветствуют создание "Центра финансовых инвестиций ИКАО" и с нетерпением ожидают начала его работы по содействию расширению доступа к государственным и частным инвестиционным возможностям и финансированию со стороны финансовых институтов с уделением особого внимания развивающимся странам и государствам с особыми потребностями.

33. В качестве первого шага ИКАО следует в срочном порядке создать необходимые структуры и возможности для осуществления предлагаемой инициативы "Центр финансовых инвестиций ИКАО".

34. Меры, которые мог бы предпринять Центр финансовых инвестиций ИКАО для облегчения доступа к финансированию, включают:
- a) разработку платформы для установления связи между проектами и потенциальными государственными и частными инвесторами, включая функцию "подбора партнеров";
 - b) работу с различными заинтересованными сторонами в целях изучения инновационного механизма финансирования, адаптированного к задачам декарбонизации авиации, стимулирования инвестиций и содействия сотрудничеству между заинтересованными сторонами в целях эффективной мобилизации финансовых ресурсов;
 - c) сотрудничество с финансовыми учреждениями, такими как банки развития, для создания механизмов финансирования проектов.]
35. ИКАО также следует рассмотреть, [используя Центр финансовых инвестиций ИКАО или другие инициативы] следующее:
- a) создание базы данных об источниках финансирования с указанием их условий, которыми могут воспользоваться разработчики проектов;
 - b) разработка набора типовых договорных документов (основные условия, удовлетворяющие инвесторов) для финансирования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации или для подготовки предложений по финансированию.
36. Для полного выполнения задачи расширения использования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации одних только частных капиталовложений будет недостаточно. Значительные государственные инвестиции, в том числе в форме льготного финансирования, потребуются для поддержки некоторых проектов в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, особенно в развивающихся странах.
37. Государства признают важную роль, которую ИКАО может сыграть в стимулировании новых, дополнительных и предсказуемых потоков государственного финансирования и его прозрачного и эффективного использования. ИКАО и ее государствам-членам необходимо использовать все возможности для изучения путей поддержки достижения этой цели по привлечению государственных инвестиций, включая возможность создания в ИКАО собственной инициативы или механизма финансирования в области климата.
38. 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. В соответствии с пунктом 18 b) резолюции A41-21 эта работа должна быть завершена для рассмотрения ее результатов на 42-й сессии Ассамблеи ИКАО.
39. ИКАО и ее государствам-членам следует также инициировать рабочий процесс для активного мониторинга событий, происходящих в ООН и в международном финансовом сообществе, 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. [В качестве примера такие возможности могут включать:
- a) Зеленый климатический фонд ООН.
 - b) Альянс владельцев активов с нулевой эмиссией.
 - c) Парижское заявление о стратегии многосторонних банков развития].