Международная организация гражданской авиации

ATConf/7-WP/138
25/9/26

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

Монреаль, Штаб-квартира, 16–20 ноября 2026 года

Пункт 4 повестки дня. Новые технологии, новые бизнес-модели и прочие сопряженные вопросы

4.2 Поддержка и экономические возможности доступа к более чистым источникам энергии для авиации

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДОСТУПА К БОЛЕЕ ЧИСТЫМ ИСТОЧНИКАМ ЭНЕРГИИ ДЛЯ АВИАЦИИ

(Представлено Ирландией от имени Европейского союза и его государств-членов[1], других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации[2], а также ЕВРОКОНТРОЛЕМ)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В данном документе показано, насколько развитие устойчиво производимого авиационного топлива (SAF), низкоуглеродного авиационного топлива (LCAF) и других более чистых источников энергии важно для укрепления энергетической безопасности и повышения жизнестойкости авиационной отрасли. В документе содержится призыв к реализации Глобальной рамочной программы по альтернативным видам авиационного топлива, согласованной на третьей Конференции по авиации и альтернативным видам топлива (CAAF/3) в 2023 году, и освещаются некоторые вклады государств – членов Европейского союза (ЕС)/Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и самого ЕС, посвященные реализации концептуального видения ИКАО в области SAF на период до 2030 года посредством мер на национальном и региональном уровнях, а также деятельности по поддержке внедрения. Важным элементом в этом контексте является разработка положений об охране окружающей среды для двусторонних соглашений о воздушном сообщении и обновление типового соглашения о воздушном сообщении ИКАО.

Действия: Конференции предлагается:

a) напомнить о том, что реализация Глобальной рамочной программы, принятой CAAF/3, представляет собой возможность для государств развить свою экономику и укрепить энергетический суверенитет;

b) содействовать внедрению SAF, LCAF и других более чистых источников энергии в качестве средств диверсификации цепочек поставок энергоносителей и повышения жизнестойкости авиационного сектора;

[1] Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Испания, Италия, Ирландия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция и Эстония.

[2] Албания, Армения, Азербайджан, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Македония, Монако, Норвегия, Сан-Марино, Северная Республика Молдова, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

c) признать, что обеспечение стабильности, предсказуемости и прозрачности нормативно-правовой базы имеет решающее значение для стимулирования и поддержки инвестиций; подчеркнуть важность разработки Организацией инициативы "Центр финансовых инвестиций" и призвать большее число институциональных и частных финансовых организаций присоединиться к этой платформе для поддержки SAF, LCAF и других более чистых источников энергии, что, в свою очередь, будет способствовать развитию воздушного транспорта в целом; d) призвать к увеличению объема добровольных взносов как со стороны государств, так и со стороны отраслевых компаний для финансирования дальнейших исследований и оказания поддержки в реализации, в том числе исследований в рамках Программы по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала в области устойчиво производимых видов авиационного топлива (ACT-SAF) и инициативы "Центр финансовых инвестиций"; e) призвать ИКАО разработать положения об окружающей среде для типового соглашения о воздушном сообщении (TASA), в частности включения положений, направленных на достижение долгосрочной желательной цели (LTAG) и соответствующих резолюциям Ассамблеи ИКАО по вопросам окружающей среды, в различных вариантах, которые учитывали бы национальные условия соответствующих сторон; f) призвать все государства – члены ИКАО проработать набор положений, касающихся окружающей среды, в особенности декарбонизации, в составе своих соглашений о воздушном сообщении, в частности путем включения положений, сообразных TASA ИКАО; g) предложить государствам – членам ИКАО и заинтересованным сторонам совместно подготовиться к следующей Конференции по авиации и альтернативным видам топлива (CAAF/4) для принятия дальнейшего плана реализации в соответствии с целью обеспечения чистой нулевой эмиссии CO_2 к 2050 году с учетом условий развития рынка во всех регионах.

Стратегическая цель	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями *"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"* и *"Авиация экологически устойчива"*
Финансовые последствия	Неприменимо
Справочный материал	Резолюции A42-21 и A42-22 Ассамблеи

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Настоящий документ соответствует Стратегическому плану ИКАО на 2026–2050 годы, в котором поставлены цели свести к нулю число погибших, обеспечить чистую нулевую эмиссию CO_2 к 2050 году и не оставлять ни одну страну без внимания; в нем также учитывается концептуальная записка ИКАО по данной Конференции (ATConf/7), согласно которой Конференция "будет посвящена созданию экономических, регуляторных, инновационных и финансовых инструментов, необходимых для воплощения стремлений ИКАО в жизнь". Такой подход выдвигается на первый план ввиду того, что со времени проведения шестой Конференции (ATConf/6) в 2013 году отрасль столкнулась со многими изменениями и вызовами, и поэтому задача данной Конференции, вырастающая из "необходимости переоценки и модернизации существующих систем для обеспечения непрерывного роста, надежности и устойчивости международного воздушного транспорта", остается столь же значимой.

1.2 В 2022 году 41-я сессия Ассамблеи ИКАО приняла амбициозную долгосрочную глобальную цель (LTAG) по сокращению выбросов CO_2 в международной гражданской авиации; это решение было подтверждено в 2025 году в резолюции A42-21 об изменении климата. Помимо технологического прогресса в авиационном секторе, повышения эксплуатационной эффективности

и рыночных мер, ИКАО и ее государства-члены признают важную роль устойчиво производимого авиационного топлива (SAF), низкоуглеродного авиационного топлива (LCAF) и других более чистых источников энергии для авиации, которые имеют решающее значение для декарбонизации воздушного транспорта. В связи с этим на своей 42-й сессии в 2025 году Ассамблея постановила, что *"ИКАО и ее государства-члены стремятся реализовать коллективную глобальную желательную Концепцию, предусматривающую сокращение эмиссии CO_2 международной авиации на 5 % к 2030 году за счет использования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации (по сравнению с нулевым использованием таких чистых источников энергии)"*.

1.3 Беспрецедентный уровень консенсуса, достигнутый в ходе 42-й сессии Ассамблеи в отношении резолюции A42-21 об изменении климата и резолюции A42-22 о Системе компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA), ясно свидетельствует о том, что международное сообщество пришло к согласию относительно концептуальных основ для смягчения воздействия авиации на климат к середине столетия. Хотя Ассамблея признает, "что особые обстоятельства и соответствующие возможности каждого государства... будут определять способность каждого государства вносить свой вклад в реализацию LTAG в рамках своих собственных национальных сроков", было выражено согласие с тем, что будущие экономический рост и успешность мирового авиационного сектора зависят от его способности ограничить свое воздействие на климат в глобальном масштабе. Устойчивость, безусловно, имеет важнейшее значение для развития воздушного транспорта, и ATConf/7 должна дать возможность укрепить взаимосвязь между этими двумя вопросами.

1.4 Кроме того, рост доступности более экологически чистых видов энергии для авиации будет способствовать сокращению эмиссии CO_2 в секторе, а также удовлетворению прогнозируемого роста мирового спроса на топливо и энергию для воздушного транспорта вследствие увеличения глобальных объемов воздушного движения. Недавние события, имевшие место по всему миру, демонстрируют уязвимость цепочек поставок авиационного топлива, что подчеркивает стратегическую важность диверсификации источников энергии для снижения зависимости, укрепления энергетической безопасности и обеспечения долгосрочной жизнестойкости отрасли. Технологический прорыв, необходимый для крупномасштабного производства более экологически чистых видов энергии для авиации, потребует согласованных усилий в области исследований и разработок, результаты которых могут принести пользу и другим секторам национальной промышленности. Устойчивость, безусловно, имеет решающее значение для развития воздушного транспорта, и ATConf/7 должна стать площадкой для более тесной увязки этого вопроса с темой декарбонизации.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Ниже описывается, каким образом ИКАО и ее государства-члены могут создать благоприятные условия для более широкого использования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии посредством применения как нормативно-правовых, так и финансовых мер.

2.2 Содействие производству SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации посредством реализации Глобальной рамочной программы

2.2.1 В последние годы меры, направленные на поддержку производства и использования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии, принесли свои плоды, и этот процесс продолжается. Так, в том числе благодаря этому, после проведения CAAF/3 объем производства SAF в мире увеличился более чем вдвое.

2.2.2 Во всем мире растет количество признаваемых сырьевых материалов и партий SAF, сертифицированных в рамках CORSIA, объемов SAF по соглашениям о поставках, а также объявленных предприятий по производству SAF. Существуют различные механизмы для их отслеживания, в частности инструментарий ИКАО для отслеживания инноваций в области более чистых источников энергии, а также новая информационная панель, посвященная видам топлива, отвечающего условиям CORSIA (CEF).

2.2.3 В Европе, согласно ежегодному техническому докладу Агентства Европейского союза по безопасности полетов (EASA), опубликованному во исполнение норм ReFuelEU Aviation, оценки производственных мощностей указывают на то, что Европейский союз (ЕС) уверенно приближается к тому, чтобы к 2030 году достичь установленной нормами ReFuelEU Aviation обязательной общей цели по доле использования SAF (6 %) в соответствии с амбициозной коллективной глобальной желательной Концепцией, принятой CAAF/3 в 2023 году.

2.3 **Поддержка внедрения**

2.3.1 ИКАО, государства-члены и частный сектор оказывают содействие государствам, обратившимся с соответствующим запросом, в создании производственных цепочек для SAF, LCAF и других более чистых источников авиационного топлива; уже подготовлен или находится на этапе завершения подготовки ряд технико-экономических обоснований и обоснований внедрения бизнес-решений. Значительная часть этих исследований профинансирована Европейским союзом или государствами – членами ЕС и ЕКГА (Нидерландами, Францией, Соединенным Королевством, Италией, Испанией и Швейцарией), а специализированная помощь предоставлена в рамках партнерств с другими регионами, в частности в странах Африки, Латинской Америки и Карибского бассейна, а также Азии. Европа остается привержена принципам партнерских отношений в соответствии с инициативой "Ни одна страна не остается без внимания" в целях поддержки усилий по наращиванию потенциала в этой области, в частности через программы ИКАО по наращиванию потенциала и подготовке кадров, а именно через Программу по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала для CORSIA (ACT-CORSIA), Программу по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала в области SAF (ACT-SAF) и Программу по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала в области LTAG (ACT-LTAG).

2.3.2 Глобальная инициатива "Центр финансовых инвестиций" является важнейшей составляющей оказываемой ИКАО поддержки в деле внедрения более чистых источников энергии в авиации. Через эту инициативу поддерживаются проекты, прошедшие все этапы процесса ACT-SAF, а также предоставляется специализированная помощь находящимся на начальной стадии проектам в подготовке инвестиционных предложений для потенциальных инвесторов. Кроме того, она все активнее использует возможности ИКАО по мобилизации ресурсов для установления контактов между инвесторами и качественными проектами в области SAF. Соединенное Королевство выделило финансирование в размере 450 000 фунтов стерлингов (840 000 кан. долл.) и предоставило специализированные консультационные услуги для поддержки запуска Центра финансовых инвестиций; однако для того, чтобы в течение следующего трехлетнего периода он смог перейти на самофинансирование, ему необходима дополнительная поддержка со стороны других государств-членов.

2.3.3 В целях содействия внедрению SAF в авиационном секторе в Европе предоставляется финансирование на региональном уровне. В ноябре 2025 года Европейская комиссия опубликовала Инвестиционный план для устойчивого транспорта (STIP), призванный стимулировать дальнейшее производство SAF, в частности e-SAF. В рамках STIP в 2025 году была сформирована Коалиция государств-первопроходцев в области e-SAF (Австрия, Финляндия, Франция, Германия, Люксембург, Нидерланды, Португалия, Испания); Германия и Люксембург

обязались выделить более 2 млрд евро на производство e-SAF. Европейская комиссия намерена использовать эту инициативу для создания финансового механизма ЕС, направленного на поддержку e-SAF, в том числе за счет средств самого ЕС. Кроме того, ЕС выделил 1,6 млрд евро на стимулирование использования авиакомпаниями SAF в период с 2024 по 2030 год. Цель состоит в том, чтобы поддержать компании-первопроходцы путем полного или частичного покрытия разницы в цене между SAF и традиционным авиационным топливом. Помимо этого, в рамках конкурса проектов 2025 года, проводимого ЕС через Инновационный фонд, было профинансировано четыре европейских проекта, нацеленных на производство e-SAF; общая сумма финансирования составила 153 млн евро. Этот конкурс дополнил аналогичные инициативы европейских стран, таких как Соединенное Королевство, где был создан Фонд низкоуглеродных видов топлива (219 млн фунтов стерлингов или 410 млн кан. долл.), ставший преемником существовавшего ранее Фонда передовых видов топлива (198 млн фунтов стерлингов или 370 млн кан. долл.), в целях расширения масштабов использования SAF в Соединенном Королевстве.

2.4 **Расширение типовых положений, касающихся охраны окружающей среды, в типовом соглашении о воздушном сообщении ИКАО**

2.4.1 Группа экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP) ИКАО занимается пересмотром типового соглашения о воздушном сообщении (TASA) ИКАО, в котором в настоящее время вопросам охраны окружающей среды посвящена лишь одна короткая статья, в которой содержится только ссылка на Приложение16 и соответствующие SARPS. Целесообразно расширить содержание этой статьи или раздела, чтобы охватить более широкий круг экологических вопросов, предложив при этом различные варианты, которые подходили бы национальным стратегиям разных сторон. Поскольку меры по охране окружающей среды могут иметь значительные финансовые последствия для ряда заинтересованных сторон, также возникнет задача предусмотреть равенство условий конкуренции для авиакомпаний обеих сторон соглашения о воздушном сообщении. Это предполагает согласование общих двусторонних целей в области экологии, а в перспективе и конкретных мер.

— КОНЕЦ —