ATConf/7-WP/221
19/11/26

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

ПРОЕКТ ДОКЛАДА

(8 страниц)

Подпункт 4.2 повестки дня. Поддержка и экономические возможности доступа к более чистым источникам энергии для авиации

4.2.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

4.2.1.1 В рабочем документе WP/91, представленном Бразилией при поддержке 20 государств – членов ЛАКГА[1], обращается внимание на экономический и инвестиционный потенциал более чистых источников энергии для авиации, особенно для развивающихся стран и государств с особыми потребностями. В документе сообщается о потенциале Бразилии в области производства устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF) и содержится призыв к созданию глобального рынка SAF в соответствии с согласованными критериями Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA). В нем отмечается необходимость государственной поддержки в ходе формирования рынка и одновременно содержится предостережение относительно мер, которые могли бы вызвать фрагментацию спроса и исказить инвестиционные потоки. Конференции было предложено рекомендовать стимулировать инвестиции в производство SAF и увязывать их со спросом со стороны эксплуатантов самолетов, настоятельно призвать государства избегать дискриминационных рыночных мер и просить ИКАО мобилизовать финансирование среди партнеров, а также ускорить процессы одобрения приемлемых видов сырья и методов производства.

4.2.1.2 В рабочем документе WP/138, представленном Ирландией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов[2], других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)[3], а также ЕВРОКОНТРОЛем, обращается внимание на Глобальную рамочную программу ИКАО как на возможность для государств развить свою экономику и укрепить энергетический суверенитет. В нем сообщается о нескольких инициативах ИКАО и Европы по поддержке более чистых источников энергии для авиации, включая программу по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала в области устойчиво производимых видов авиационного топлива (ACT-SAF) и Центр финансовых инвестиций, и подчеркивается важность обеспечения предсказуемости нормативно-правовой базы и доступа к финансированию. Конференции было предложено призвать к увеличению объема финансовой поддержки этих инициатив, просить ИКАО расширить положения об окружающей среде в типовом соглашении о воздушном сообщении (TASA) и рекомендовать государствам проработать соответствующие положения в своих двусторонних соглашениях. В документе также содержалось предложение совместно подготовиться к Четвертой Конференции по авиации и альтернативным видам топлива (CAAF/4) ИКАО, с тем чтобы принять дальнейшие контрольные показатели на пути к достижению цели обеспечения нулевой нетто-эмиссии CO_2 международной авиации к 2050 году.

4.2.1.3 В рабочем документе WP/94, представленном Италией, подчеркивается необходимость включения оценки климатических рисков в генеральные планы аэропортов и в процессы принятия решений об инвестициях в инфраструктуру. С учетом опыта итальянских аэропортов в документе предлагаются два взаимодополняющих показателя для измерения а) устойчивости

[1] Аргентина, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

[2] 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.

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

аэропорта в целом и b) вклада отдельных проектов в целях определения приоритетности инвестиций при одновременном сохранении гибкости с учетом местных условий. Конференции было предложено признать климатическую устойчивость измеримой целью планирования, рекомендовать государствам и специалистам по планированию аэропортов применять подходы на основе оценки рисков и показателей эффективности и просить ИКАО рассмотреть масштабируемые методики и показатели с опорой на существующий инструктивный материал по оценке климатических рисков.

4.2.1.4 В рабочем документе WP/171, представленном Перу при поддержке 18 государств – членов ЛАКГА[4], на примере опыта Перу в рамках программы ACT-SAF подчеркивается необходимость продолжающейся поддержки, не сводящейся к проведению технико-экономических обоснований, а включающей в себя исследования по реализации бизнес-проектов, разработку бизнес-сценариев и инвестиционных дорожных карт, а при необходимости использование механизмов взаимодействия, связывающих проекты с инвестиционными возможностями и мобилизацией ресурсов. Конференции было предложено призвать ИКАО укрепить такую поддержку, предоставляемую развивающимся странам, а также в координации с региональными комиссиями по гражданской авиации изучить возможность создания региональной информационной платформы по SAF для выявления возможностей взаимодействия, целенаправленного использования технической помощи и укрепления сотрудничества.

4.2.1.5 В документе WP/86, представленном Саудовской Аравией и Объединенными Арабскими Эмиратами при участии Египта, обращается внимание на пробел между региональными требованиями по SAF, предъявляемыми поставщикам топлива, и признанием заявок на соответствующее сокращение эмиссии в рамках CORSIA. В нем утверждается, что эксплуатанты воздушного транспорта несут расходы по обязательному использованию SAF, однако не могут зачесть соответствующее сокращение в рамках своих обязательств по CORSIA, что создает дополнительную финансовую нагрузку, в частности для эксплуатантов из развивающихся стран. Конференции было предложено просить Совет при технической поддержке Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) уделить приоритетное внимание созданию механизма признания, соответствующего требованиям CORSIA и мерам по предотвращению двойного учета, и настоятельно призвать государства, выполняющие обязательства по SAF, увязывать свои системы отслеживания с глобальной системой.

4.2.1.6 В рабочем документе WP/137, представленном Группой действий по вопросам воздушного транспорта (ATAG), Международным советом аэропортов (МСА), Международным советом деловой авиации (МСДА), Ассоциацией поставщиков авиационных услуг (ASA World) и Международным координационным советом ассоциаций авиационно-космической промышленности (ИККАИА), рассматривается переход авиации на новые источники энергии как возможность для привлечения инвестиций, создания рабочих мест и поддержки экономического роста при одновременном укреплении энергетической безопасности и устойчивости. В нем подчеркивается роль государственного финансирования в привлечении частных инвестиций, а также Центра финансовых инвестиций ИКАО как механизма поддержки координации деятельности по привлечению финансирования и разработки проектов SAF. Конференции было предложено рекомендовать государствам внедрить механизмы политики в области более чистых источников энергии в течение ближайших пяти лет и интегрировать вопросы диверсификации источников энергии для авиации в национальную политику экономического развития и инвестиционное планирование. В документе также содержится призыв применять

[4] Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Гайана, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

целенаправленные финансовые и политические меры, которые не сводятся к замене реактивного топлива, а поддерживают переход к более широкому использованию возобновляемых источников энергии в энергетическом балансе наземной деятельности.

4.2.1.7 В рабочем документе WP/30, представленном Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), подчеркивается важная роль государственной политики для создания и развития рынков SAF, низкоуглеродного авиационного топлива (LCAF) и других более чистых источников энергии для авиации, включая цепочки поставок на начальных этапах производства. В нем содержится призыв к скоординированным действиям в различных секторах и созданию четко выстроенных политических механизмов для мобилизации инвестиций, строительства производственных мощностей и инфраструктуры и последующего обеспечения спроса, а также предостережение о том, что преждевременное введение обязательств может привести к росту затрат и искажениям рынков. Конференции было предложено рекомендовать применение согласованных мер политики, способствующих созданию благоприятных условий, и продолжение сотрудничества ИКАО с отраслью по вопросам скоординированных политических механизмов и глобального рынка SAF, включая согласованные требования в отношении устойчивости и сертификации и изучение возможности учета видов топлива, отвечающего критериям CORSIA, на основе факта его закупок.

4.2.1.8 В рабочем документе WP/101, представленном ИККАИА, МСА, ASA World, ATAG, Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), ИАТА и МСДА, подчеркивается растущее воздействие изменений климата на эксплуатационные и экономические аспекты всей авиационной системы, а также необходимость адаптации в целях сохранения связности и социально-экономических выгод воздушных сообщений. В нем обращается внимание на включение вопросов климатической устойчивости в планирование и процессы принятия решений об инвестициях, при этом особо подчеркиваются потребности развивающихся стран, связанные с финансированием и потенциалом. Конференции было предложено признать срочную необходимость адаптации, рекомендовать государствам включить вопросы устойчивости авиации в механизмы управления рисками, инфраструктурой и инвестициями, а также просить ИКАО провести посвященное этой теме мероприятие высокого уровня после 44-й сессии Ассамблеи.

4.2.2 **РАСМОТРЕНИЕ ВОПРОСА**

4.2.2.1 В целом было признано, что переход к более чистым источникам энергии для авиации может привлечь инвестиции, создать рабочие места и укрепить энергетическую безопасность. Было отмечено, что развивающиеся государства могли бы извлечь выгоду из внутреннего производства и участия в глобальных цепочках поставок. В ходе обсуждения также были признаны возможности, выходящие за рамки замены топлива, включая более широкое использование возобновляемых источников энергии в наземных операциях. Кроме того, была подчеркнута важность справедливого перехода, включая подготовку и повышение квалификации работников авиационной отрасли.

4.2.2.2 Конференция признала значительный объем технической работы, уже проводимой соответствующими органами ИКАО, и поддержала ее продолжение, в том числе проведение оценки приемлемых видов сырья и технологий производства, а также согласование подходов к признанию и учету снижения эмиссии за счет использования более чистых источников энергии для авиации, подчеркнув при этом, что усилия по ускорению экологической сертификации не должны ставить под угрозу процессы сертификации топлива. Конференция также признала Глобальную рамочную

программу ИКАО в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации в качестве основы для скоординированных действий по вопросам политики и планирования, нормативно-правовой базы, поддержки внедрения и финансирования, включая CORSIA как общепризнанную основу для определения приемлемости SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, используемых в международной авиации. Была выражена поддержка продолжению сотрудничества при подготовке к CAAF/4.

4.2.2.3 В ходе обсуждения была подчеркнута роль государственной политики в формировании рынков экологически чистых источников энергии для авиации. Политическая поддержка была признана важной на этапе становления рынка, при этом меры должны приниматься последовательно для развития сырьевой базы, производственных мощностей и инфраструктуры, а также для увязки инвестиций в производство со спросом со стороны эксплуатантов воздушных судов.

4.2.2.4 В ходе обсуждения была выражена обеспокоенность по поводу взаимосвязи CORSIA с региональными мерами, поскольку фрагментированные подходы могут дублировать требования, увеличивать расходы и нарушать конкуренцию. Была подчеркнута необходимость дальнейшей технической работы ИКАО по созданию согласованной системы признания и учета сокращения эмиссии за счет использования более чистых источников энергии для авиации.

4.2.2.5 Была выражена поддержка процессу совершенствования программ ACT-SAF ИКАО и Центра финансовых инвестиций и расширения оказываемой помощи за рамки технико-экономических обоснований, включая исследования по внедрению бизнес-решений, ускорение хода реализации проектов, а также подбор инвестиционных возможностей для проектов и мобилизацию ресурсов. Конференция также отметила ценность регионального обмена информацией для выявления общих потребностей и более адресного оказания технической помощи, указав при этом на необходимость учитывать связанные с этим ресурсные последствия.

4.2.2.6 Конференция рассмотрела предложение о продолжении ИКАО проводить обзор Типового соглашения о воздушном сообщении в целях усиления содержащихся в нем положений об охране окружающей среды; однако была выражена обеспокоенность по поводу включения положений об охране окружающей среды и декарбонизации в двусторонние соглашения о воздушном сообщении, исходя из коллективного и желательного характера LTAG, которая не возлагает конкретных обязательств на отдельные государства.

4.2.2.7 Конференция признала важность учета аспектов адаптации к изменению климата и устойчивости в рамках национальной климатической политики и процессов планирования для обеспечения непрерывности воздушного сообщения и функционирования аэропортовой инфраструктуры. Была выражена поддержка продолжению работы ИКАО по поддержанию и совершенствованию инструктивного материала по оценке факторов риска изменения климата и мерам адаптации для международной авиации. Конференция приняла к сведению предложение о проведении специального мероприятия высокого уровня на тему адаптации после 44-й сессии Ассамблеи, отметив при этом, что данная тема также может быть включена в повестку существующих экологических форумов ИКАО.

4.2.2.8 Конференция приняла к сведению информационный документ WP/49, представленный Китаем, и WP/67, представленный ИАТА.

4.2.3 **ВЫВОД**

4.2.3.1 По итогам рассмотрения документации и рабочих документов и последующего обсуждения по пункту 4.2 повестки дня Конференция пришла к выводу о том, что:

a) переход к более чистым источникам энергии для авиации открывает возможности для привлечения инвестиций, создания рабочих мест и укрепления энергетической безопасности, в том числе в развивающихся государствах;

b) надлежащим образом сбалансированные меры государственной политики могут способствовать развитию рынка за счет увязки инвестиций в предложение с формированием спроса на более чистые источники энергии для авиации при минимизации фрагментации рынка и нарушений конкуренции;

c) следует продолжить дальнейшую техническую работу ИКАО над согласованной системой признания и учета сокращений эмиссии, достигаемых за счет использования более чистых источников энергии для авиации, поскольку фрагментированные подходы могут приводить к дублированию требований, росту расходов и нарушению конкуренции;

d) устойчивость к изменению климата важна для обеспечения непрерывности воздушного сообщения, а также функционирования аэропортовой и аэронавигационной инфраструктуры при сохранении социально-экономических выгод от воздушного транспорта, и ее следует учитывать в рамках национальной климатической политики и процессов планирования.

4.2.4 **РЕКОМЕНДАЦИИ**

Рекомендация 4/2. Поддержка и экономические возможности доступа к более чистым источникам энергии для авиации

Конференция рекомендует:

a) государствам учитывать экономические выгоды от использования более чистых источников энергии для авиации и с учетом национальных условий рассматривать возможность применения стимулов и других мер политики для содействия расширению производства и внедрения более чистых источников энергии для авиации;

b) ИКАО продолжать внедрение Глобальной рамочной программы ИКАО в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, включая дальнейшую техническую работу над согласованной системой признания и учета сокращения эмиссии от использования более чистых источников энергии для авиации, исходя из понимания того, что CORSIA является общепринятой основой для определения приемлемости SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, используемых в международной авиации;

c) ИКАО продолжать укреплять программы ACT-SAF и Центра финансовых инвестиций, включая проведение исследований по внедрению бизнес-решений,

ускорение хода реализации проектов, подбор инвестиционных возможностей для проектов и мобилизацию ресурсов для реализации мер по декарбонизации авиации, а также рассмотреть возможность регионального обмена информацией для выявления общих потребностей и более адресного оказания технической помощи с должным учетом ресурсных последствий;

d) ИКАО продолжать поддерживать и совершенствовать инструктивные материалы по оценке факторов риска изменения климата и мерам адаптации для международной авиации, а государствам – рассмотреть возможность проведения оценок климатических факторов риска для содействия включению мер по адаптации к изменению климата в национальную климатическую политику и процессы планирования, по мере целесообразности.

— КОНЕЦ —