



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 22 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения

**НЕОБХОДИМОСТЬ В ДИРЕКТИВНЫХ УКАЗАНИЯХ ОТНОСИТЕЛЬНО
СТИМУЛИРОВАНИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ УСТОЙЧИВО ПРОИЗВОДИМЫХ
АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВИДОВ АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА**

(Представлено Индонезией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Индонезия включила в свой государственный план действий по сокращению авиационной эмиссии, представленный в ИКАО в 2013 году, пункт, предусматривающий разработку устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива. В результате правительство Индонезии распространило на авиацию свою национальную политику и целевые показатели использования биоэнергетики в сфере транспорта с целью стимулирования поставок устойчиво производимых альтернативных видов топлива в аэропорты на уровне, сопоставимом с дорожным транспортом.

Согласно положениям резолюции A38-18 Ассамблеи ИКАО внедрение устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива потребует принятия соответствующих мер политики и мер стимулирования для создания долгосрочной рыночной перспективы; в этой резолюции государствам-членам предлагается определить меры политического характера, а ИКАО – разработать инструктивный материал для государств-членов по определению согласованных на глобальном уровне *соответствующих мер политики*.

Индонезия также хотела бы настоятельно рекомендовать другим государствам-членам распространить свою национальную политику и/или целевые показатели использования биоэнергетики в сфере транспорта на уровне, сопоставимом с дорожным транспортом, с целью избежания какого-либо нарушения рыночного равновесия на региональном уровне при оказании содействия использованию устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию о приверженности Индонезии политике ИКАО и выполнению резолюции A38-18 Ассамблеи, призывающей разрабатывать меры политики в целях стимулирования использования устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива;
- b) поддержать предложение о разработке ИКАО директивных указаний относительно стимулирования использования устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива;
- c) настоятельно рекомендовать государствам-членам распространить на авиацию свою национальную политику и/или целевые показатели использования биоэнергетики в сфере транспорта.

<i>Стратегические цели:</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью Е "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия:</i>	Деятельность, о которой говорится в настоящем документе, будет осуществляться при условии наличия ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2017–2019 гг. и/или за счет внебюджетных взносов
<i>Справочный материал:</i>	Резолюция А38-18 Ассамблеи ИКАО "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 С 2009 года ИКАО активно рекомендует государствам-членам и отрасли стимулировать и согласовывать инициативы, направленные на разработку устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива (далее SAF).

1.2 Использование SAF рассматривается в качестве одной из целей ИКАО в области сокращения авиационной эмиссии углерода.

1.3 Несмотря на предпринятые значительные усилия и достигнутый прогресс в определении технической осуществимости использования эквивалентных SAF, промышленное производство и поставки такого топлива по-прежнему находятся на этапе становления и вносят лишь незначительный вклад в достижение желательных целей ИКАО с точки зрения углеродно-нейтрального прироста.

1.4 Основная причина, установленная в рамках ряда исследований¹, заключается в том, что в глобальном масштабе значительная часть целевых программ в области альтернативных видов топлива (или биотоплива) не охватывает авиацию, а программы, охватывающие авиацию, не предусматривают создания достаточных стимулов для отрасли к крупномасштабному производству и ликвидации разрыва между издержками на производство ископаемых видов топлива и SAF. Действующая в настоящее время политика, в рамках которой предпочтение отдается наземному транспорту, а не авиации, стимулирует производство, ориентированное на конечных пользователей дорожного транспорта.

1.5 Различные государства и полномочные органы разработали или в настоящее время разрабатывают или планируют разработку разнообразных вспомогательных средств для развертывания производства и использования SAF. Некоторые из этих имеющихся средств и политика, продемонстрировавшие свою эффективность, могут служить основой для государств-членов, планирующих внедрять аналогичные принципы.

2. НЕОБХОДИМОСТЬ В ДИРЕКТИВНЫХ УКАЗАНИЯХ

2.1 Индонезия включила в свой государственный план действий по сокращению авиационной эмиссии, представленный в ИКАО в 2013 году, пункт, предусматривающий разработку SAF. В результате правительство распространило на авиацию свою национальную политику и целевые показатели использования биоэнергетики в сфере транспорта с целью оказания содействия поставкам SAF в свои аэропорты на уровне, сопоставимом с дорожным транспортом.

¹ Дорожная карта ИАТА в области устойчиво производимых видов авиационного топлива (2015 год).
Окончательный доклад ЕС о политике, стимулах и правилах, касающихся реактивного топлива (2016 год).

2.2 Положительные и отрицательные уроки, извлеченные в результате реализации действующих основных принципов, могут помочь государствам, таким как Индонезия, в разработке и внедрении соответствующей политики развертывания производства SAF.

2.3 Индонезия также заинтересована в разработке такой политики совместно с ИКАО и другими государствами-членами в целях избежания какого-либо нарушения конкуренции на региональном уровне и оказания содействия глобальному согласованию политики.

2.4 В резолюции A38-18 Ассамблеи ИКАО отмечается, что SAF потребуют принятия соответствующих мер политики и мер стимулирования для создания долгосрочной рыночной перспективы. В этой резолюции государствам-членам также предлагается внедрять внутри своих национальных администраций координированный подход в целях принятия мер политического характера, направленных на ускорение соответствующей разработки, развертывания производства и использования устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации в соответствии с национальными обстоятельствами.

2.5 Кроме того, в резолюции Совету предлагается оценить затраты и выгоды, обусловленные различными мерами, в целях подготовки необходимых рекомендаций для оказания помощи государствам-членам.

2.6 Целесообразно, чтобы ИКАО разработала инструктивный материал для государств-членов, касающийся предполагаемой эффективности реализации различных вариантов политики, в целях выработки затрагивающих международную авиацию и согласованных на глобальном уровне принципов и требований в отношении SAF.

2.7 Более полное осознание положительных и отрицательных последствий (прямых или косвенных), обусловленных реализацией в глобальном контексте различных политических мер, поможет директивным органам государств-членов рассмотреть вопрос об эффективности политики в области SAF до начала ее реализации.

2.8 В ряде случаев государства-члены не в полной мере осознают разнообразие вспомогательных средств политического характера. Приемлемая и эффективная на национальном уровне политика может дать непредсказуемые последствия в случае ее реализации в рамках глобального рынка. Некоторые варианты политики могут обеспечить получение конкретных региональных преимуществ, поэтому более полное осознание возможных последствий реализации этих вариантов в глобальном контексте будет весьма полезным как для эксплуатантов, так и для государств-членов.

2.9 Индонезия считает важной деятельность по оказанию помощи государствам-членам в определении согласованных на глобальном уровне соответствующих политических мер и в этой связи хотела бы предложить Ассамблее ИКАО поддержать предложение о разработке директивных указаний ИКАО относительно стимулирования использования устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива.

3. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЦЕЛЕЙ В ОБЛАСТИ ПРОИЗВОДСТВА УСТОЙЧИВО ПРОИЗВОДИМЫХ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВИДОВ АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА

3.1 Как отмечалось выше, Индонезия распространила на разработку SAF свою национальную политику и целевые показатели использования биоэнергетики в сфере транспорта.

3.2 Индонезия также хотела бы настоятельно рекомендовать другим государствам-членам распространить свою национальную политику и/или целевые показатели использования биоэнергетики в сфере транспорта на уровне, сопоставимом с дорожным транспортом, и, тем самым, исключить возможность какого-либо нарушения рыночного равновесия на региональном уровне в процессе стимулирования использования устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива.

4 **ВЫВОД**

Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию о приверженности Индонезии политике ИКАО и выполнению резолюции А38-18 Ассамблеи, призывающей разрабатывать меры политики, направленные на стимулирование использования устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива;
- b) поддержать предложение о разработке ИКАО директивных указаний относительно стимулирования использования устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива;
- c) настоятельно рекомендовать государствам-членам распространить на авиацию свою национальную политику и/или целевые показатели использования биоэнергетики в сфере транспорта.

— КОНЕЦ —