

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

Пункт 16 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата.

**НАРАЩИВАНИЕ ПОТЕНЦИАЛА И ФИНАНСИРОВАНИЕ ДЛЯ ДОСТИЖЕНИЯ
ДОЛГОСРОЧНОЙ ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ (LTAG)**

(Представлено Южной Африкой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе отмечена работа, проделанная Советом Международной организации гражданской авиации (ИКАО) во исполнение резолюции A41-21 Ассамблеи ИКАО.

В нем также отмечены усилия развитых стран по предоставлению средств реализации авиационным секторам развивающихся стран путем содействия осуществлению таких инициатив ИКАО, как оказание помощи, наращивание потенциала и подготовка персонала в области устойчиво производимых видов авиационного топлива (ACT-SAF), технико-экономические изыскания и т. д.

Совету ИКАО настоятельно рекомендуется ускорить работу по выполнению пп. 18 а) и b) резолюции A41-21 в полном объеме, принимая во внимание содержание п. 2.5.

Указанным государствам также предлагается продолжать оказывать поддержку, а тем, которые еще не сделали этого, – объединить усилия по содействию развитым государствам в реализации инициатив по декарбонизации в соответствии с принципом "Ни одна страна не остается без внимания".

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению прогресс, достигнутый ИКАО в выполнении пп. 18 а) и b) резолюции A41-21 Ассамблеи;
- b) принять к сведению финансовую поддержку и поддержку в натуральном выражении мер по декарбонизации в развивающихся государствах, оказываемую развитыми государствами, в том числе в рамках ACT-SAF ИКАО;
- c) настоятельно призвать развитые государства продолжать поддерживать эти усилия, а также разработку инициатив в области выделения средств и финансирования;
- d) просить Совет ускорить работу по выполнению резолюции A41-21 Ассамблеи в полном объеме, особенно пп. 18 а) и b), принимая во внимание содержание п. 2.5 настоящего документа.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиация экологически устойчива"
<i>Финансовые последствия</i>	Указанная в настоящем рабочем документе Ассамблеи деятельность будет финансироваться из бюджета Регулярной программы на 2026–2028 гг., а также за счет взносов государств и партнеров
<i>Справочный материал</i>	Дос 10184, Действующие резолюции Ассамблеи Глобальная рамочная программа ИКАО в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В пп. 18 а) и б) резолюции А41-21 Ассамблея Международной организации гражданской авиации (ИКАО) обратилась к Совету с просьбой:

- 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".

1.2 В настоящем документе отмечена работа, проделанная Советом ИКАО во исполнение указанной резолюции, а также содержится настоятельный призыв к Совету активизировать работу по выполнению этой резолюции в полном объеме, особенно пп. 18 а) и б).

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Цель вышеупомянутой резолюции заключается в удовлетворении потребности в средствах реализации и оказании поддержки, что позволит предпринимать действия по борьбе с изменением климата в авиационном секторе в развивающихся государствах.

2.2 Следует отдать должное Совету за указанные ниже результаты работы по поддержке и финансированию реализации мер по декарбонизации авиации:

- а) создание Центра финансовых инвестиций ИКАО, который представляет собой платформу для содействия расширению доступа к государственным и частным инвестициям, а также финансированию со стороны финансовых учреждений в целях реализации проектов по содействию декарбонизации международной авиации;
- б) программа ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала в области устойчиво производимых видов авиационного топлива (АСТ-SAF), которая включает подготовку технико-экономических обоснований и исследований по внедрению бизнеса и направлена на оказание государствам технической помощи в подготовке перспективных с финансовой точки зрения и инвестиционно привлекательных проектов по декарбонизации авиации в сотрудничестве с разработчиками проектов;
- с) проведение исследований в целях разработки в рамках ИКАО финансовых инициатив или механизмов финансирования в области климата.

2.3 В настоящем документе также отмечены усилия развитых стран по предоставлению авиационным секторам развивающихся стран механизмов реализации путем содействия осуществлению таких инициатив ИКАО, как АСТ-SAF, технико-экономические обоснования и т. д.

Указанным государствам также предлагается продолжать оказывать поддержку, а тем, которые еще не сделали этого, – объединить усилия по содействию развивающимся государствам в реализации инициатив по декарбонизации в соответствии с принципом "Ни одна страна не остается без внимания".

2.4 Следует отметить, что в Глобальной рамочной программе ИКАО в области устойчиво производимого авиационного топлива (SAF), низкоуглеродного авиационного топлива (LCAF) и других более чистых источников энергии для авиации, принятой на Третьей конференции ИКАО по авиации и альтернативным видам топлива (CAAF/3) 24 ноября 2023 года, указано следующее: "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".

2.5 С учетом вышеизложенного необходимо срочно повысить темпы реализации финансовых инициатив в области климата. При разработке таких инициатив следует принимать во внимание указанные ниже соображения:

- a) размер задолженности развивающихся стран не должен существенно увеличиться;
- b) механизм пополнения фондов для такого финансирования должен быть устойчивым;
- c) следует обеспечить предсказуемость возможных вариантов процесса капитализации и поступления средств в рамках данного механизма, что поможет укрепить доверие и будет способствовать непрерывности реализации проектов;
- d) развивающиеся страны должны являться основными выгодоприобретателями с точки зрения получения средств и извлечения пользы из данного механизма, включая удовлетворение потребностей в поддержке, указанных ими в своих планах действий;
- e) механизм финансирования должен обеспечивать сбалансированное удовлетворение потребностей развивающихся стран в инфраструктуре как для смягчения последствий изменения климата, так и для адаптации к ним в контексте устойчивого развития;
- f) Совету необходимо разработать методику осуществления контроля, представления отчетности и проведения периодического обзора для представления доклада об эффективности и результатах работы на каждой сессии Ассамблеи; можно использовать опыт Постоянного комитета по финансам Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН);
- g) в механизме управления должны быть представлены развитые и развивающиеся страны.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Доступ к финансовым ресурсам имеет ключевое значение для налаживания и расширения производства SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации в ходе работы по достижению долгосрочной желательной цели (LTAG).

3.2 Как указано в Глобальной рамочной программе ИКАО в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации: "Для полного выполнения задачи

расширения разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации одних только частных капиталовложений будет недостаточно. Значительные государственные инвестиции, включая, при необходимости, льготное финансирование, потребуются для поддержки некоторых проектов в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, особенно в развивающихся странах и государствах с особыми потребностями".

3.3 Важнейшую роль в успешном достижении LTAG играет финансовая поддержка и поддержка в натуральном выражении, оказываемая развитыми странами.

— КОНЕЦ —