



АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

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

**УВЕЛИЧЕНИЕ ОБЪЕМОВ ПРОИЗВОДСТВА SAF В ЦЕЛЯХ
ДЕКАРБОНИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ**

(Представлено Бразилией и Эфиопией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Увеличение объемов изготовления устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF) сейчас является нашей главной и самой актуальной проблемой в области декарбонизации авиации, при этом SAF признаны лучшим решением для сокращения объемов авиационной эмиссии в ближней и средней перспективе. Однако нынешние уровни производства SAF остаются чрезвычайно низкими. Увеличение объемов производства SAF также необходимо для снижения их стоимости, учитывая, что SAF в настоящее время по меньшей мере вдвое дороже обычного реактивного топлива. В том, что касается SAF, наше внимание в Международной организации гражданской авиации (ИКАО) сосредоточено на внедрении. В 2023 году ИКАО приняла Глобальную рамочную программу для содействия распространению SAF, низкоуглеродного авиационного топлива (LCAF) и других видов более чистых источников энергии. Являясь одним из средств достижения цели нулевой нетто-эмиссии углерода к 2050 году, эта программа призвана сократить объем эмиссии CO₂ международной авиации на 5 % к 2030 году за счет использования SAF, LCAF и других видов более чистых источников энергии для авиации.

Авиационный сектор должен достигнуть "внутрисекторального" сокращения эмиссии, и использование SAF является наиболее эффективным решением этой задачи. Ассамблея должна подать ясный сигнал субъектам экономической деятельности, подтвердив, что Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) является глобально признанным стандартом устойчивости для SAF, с тем чтобы мы могли содействовать согласованному развитию рынка SAF, не допускать фрагментации в нормативной сфере и поддерживать единообразный подход к сертификации SAF. Бразилия считает, что на 42-й сессии Ассамблеи необходимо согласовать пакет более строгих обязательств по внедрению, с тем чтобы поддержать скорейшее увеличение объема предложения SAF и спроса на них в целях реализации *глобальной желательной концепции* сокращения эмиссии CO₂ международной авиации на 5 % к 2030 году, а также долгосрочной желательной цели (LTAG) к 2050 году.

Действия: Ассамблее предлагается: (a) призвать государства-члены содействовать оперативному, инклюзивному и устойчивому увеличению объемов производства SAF во всех регионах мира, разрабатывать соответствующую политику, поддерживать свою отрасль и создать условия для справедливого и инклюзивного энергетического перехода в авиационном секторе; (b) признать CORSIA приемлемым стандартом устойчивости SAF, с тем чтобы обеспечить глобально согласованное развитие рынка SAF, не допуская фрагментации в нормативной сфере и поддерживая единообразный подход к сертификации SAF; (c) подтвердить недискриминационный и технически нейтральный подход в отношении сырья и методов производства SAF при условии, что они соответствуют критериям и рамкам CORSIA; (d) просить Совет дать специальное поручение Комитету по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) создать рабочие процессы для эффективного ускорения процесса одобрения устойчивости в отношении сырья и методов производства, с тем чтобы как можно скорее достичь возможности максимального увеличения объемов производимой продукции и расширения возможностей развивающихся стран в рамках более инклюзивной декарбонизации международной авиации.	
<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью <i>Авиация является экологически устойчивой</i>
<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочный материал</i>	

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Увеличение объемов производства устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF) является нашей главной и требующей самого срочного решения проблемой в области декарбонизации авиации. SAF широко признаны лучшим решением задачи сокращения авиационной эмиссии в ближней и средней перспективе на основе внутрисекторальных мер. Согласно докладу о достижении долгосрочной желательной цели (LTAG), в соответствии с самым амбициозным сценарием сокращения эмиссии CO₂ на топливо может приходиться до 55 % сокращения эмиссии к 2050 году. Однако нынешние уровни производства SAF остаются чрезвычайно низкими. По данным Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), в 2024 году производство SAF достигло 1 млн тонн (1,3 млрд литров). Увеличение объемов производства SAF также необходимо для снижения их стоимости, учитывая, что SAF в настоящее время по меньшей мере вдвое дороже обычного реактивного топлива. Внимание Международной организации гражданской авиации (ИКАО) должно быть сосредоточено на предоставлении государствам условий и создании надлежащих механизмов для полной реализации Глобальной рамочной программы для содействия распространению SAF, низкоуглеродного авиационного топлива (LCAF) и других видов более чистых источников энергии для авиации, принятой государствами-членами в 2023 году. Являясь одним из средств достижения цели роста с нулевой нетто-эмиссией углерода к 2050 году, эта программа призвана сократить объем эмиссии CO₂ международной авиации на 5 % к 2030 году за счет использования SAF, LCAF и других видов более чистых источников энергии для авиации.

1.2 Как показывают последние данные Доклада ИКАО по окружающей среде за 2025 год, за счет топлива, соответствующего требованиям CORSIA (CEF) может быть достигнуто сокращение эмиссии эксплуатантов от 6 % до 10 % в рамках этапа I (2024–2026 гг.) внедрения Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA). Кроме того, прогнозная совокупная стоимость обеспечения соответствия условиям CORSIA в этот период составляет от 1,3 млрд долл. США – при условии использования только компенсации – до 8,4 млрд при условии включения SAF. Эти цифры свидетельствуют о срочной необходимости увеличения объемов производства SAF по единообразным стандартам, с тем чтобы обеспечить

эффективность по затратам, предсказуемость в нормативной сфере и своевременное достижение климатических целей ИКАО.

1.3 Авиационный сектор должен достигнуть "внутрисекторального" сокращения эмиссии, и использование SAF является наиболее эффективным решением этой задачи. Мы должны работать над тем, чтобы обеспечить способность обоих основных элементов, *соответствующих критериям видов топлива и соответствующих критериям единиц*, дать результаты. Достижение доли SAF в сокращении объемов эмиссии, составляющей лишь 0,8 %–2,5 % в 2030¹ году, намного ниже наших первоначальных ожиданий.

1.4 42-я сессия Ассамблеи будет крайне важной для ИКАО с точки зрения предоставления необходимых политических указаний и поручений, призванных изменить эти тенденции к лучшему. Ассамблея должна подать ясный сигнал субъектам экономической деятельности, занятым в производстве и создании спроса на SAF, подтвердив, что CORSIA является признанным стандартом устойчивости для SAF, с тем чтобы ИКАО могла содействовать глобально согласованному развитию рынка SAF, не допускать фрагментации в нормативной сфере и поддерживать единообразный подход к сертификации SAF.

1.5 Бразилия считает, что на 42-й сессии Ассамблеи необходимо принять укрепленный набор более строгих обязательств по внедрению, с тем чтобы поддержать увеличение объема предложения SAF и спроса на них в целях реализации глобальной желательной концепции сокращения эмиссии CO₂ международной авиации на 5 % к 2030 году, а также долгосрочной желательной цели (LTAG) к 2050 году.

2. ПАРАМЕТРЫ ПОЛНОЙ РЕАЛИЗАЦИИ ГЛОБАЛЬНОЙ РАМОЧНОЙ ПРОГРАММЫ

2.1 В Глобальной рамочной программе установлены ключевые ориентировочные параметры для максимального увеличения объемов производства и потребления SAF, при этом на справедливой и инклюзивной основе – обеспечивая способность всех регионов мира с выгодой участвовать в этом рынке. Первым параметром является признание CORSIA в качестве стандарта устойчивости SAF. Это обеспечит глобально согласованное развитие рынка SAF при недопущении фрагментации в нормативной сфере и поддержке единообразного подхода к сертификации SAF. Этот единообразный подход не только предоставляет стимулы к производству SAF за счет обеспечения стабильности и предсказуемости в нормативной сфере, но и упрощает реализацию авиакомпаниями экологических выгод, связанных с SAF, и оформление ими соответствующих заявлений благодаря устранению дальнейшей нормативной нагрузки, связанной с соблюдением отличающихся стандартов в каждой юрисдикции.

2.2 Вторым параметром является недискриминационный и технически нейтральный подход в отношении сырья и методов производства SAF при условии, что они соответствуют критериям CORSIA. ИКАО не должна подвергать дискриминации различные виды SAF. Методики учета углерода и критерии устойчивости, утвержденные посредством системы CORSIA, должны быть технически нейтральными, основываясь на данных и результатах научных исследований, учитывающих различия в реальных условиях и практике, принятой во всех регионах мира, включая особенности, свойственные тропическим и субтропическим странам. Запретительный подход, основанный на технических контекстах, замедлил бы процесс, поставил бы в невыгодные условия развивающиеся страны и создал риск срыва глобальных усилий по борьбе с изменением климата, особенно в геополитическом контексте, который может отвлечь внимание от климатических мер. В этом смысле ИКАО следует при оценке устойчивости этих видов топлива принять во внимание выводы, сделанные авторитетными международными организациями, такими как Международное энергетическое агентство (МЭА), Международное агентство по

¹ Низкий и умеренный сценарии *Прогноза САЕР относительно производства SAF* на стр. 28 подготовленных САЕР *Технических оценок для периодического обзора CORSIA 2025 года*, о которых говорится в добавлении В к документу A42-WP/28.

возобновляемым источникам энергии (МАВЭ) и Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций (ФАО).

2.3 В том же ключе Глобальная рамочная программа также обуславливает необходимость в ускорении процесса одобрения устойчивости сырья и методов производства. Третьим параметром стало бы специальное поручение Комитету по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) ИКАО создать рабочие процессы для эффективного ускорения нынешнего темпа одобрения устойчивости сырья и методов производства, с тем чтобы как можно скорее достичь возможности максимального увеличения объемов производимой продукции и расширения возможностей развивающихся стран в рамках более инклюзивной декарбонизации международной авиации. В противном случае ИКАО может стать техническим препятствием для развития глобального рынка SAF. Аналогично, ИКАО следует принять срочные меры к одобрению сельскохозяйственной практики и методов, которые повышают производительность и могут вызвать существенное увеличение объемов производства SAF при соблюдении всех критериев устойчивости. Промедление в вопросе признания ИКАО этой практики создает существенную неопределенность и ведет к откладыванию инвестиций, чего сектор просто не может позволить себе на данном критически важном поворотном этапе.

2.4 Четвертый параметр касается поддержки и финансирования реализации. В Глобальной рамочной программе признается, что без надлежащей поддержки развивающихся стран в отношении средств реализации и финансирования мир не сможет адекватно решить проблему изменения климата в авиации.

2.5 Иными словами, очевидные выводы, следующие из Глобальной рамочной программ, таковы: необходимо увеличить объемы производства SAF оперативно, инклюзивно, устойчиво и единообразно. Только охватив все жизнеспособные решения, мы можем решить двойную задачу сокращения авиационной эмиссии и обеспечения наличия доступных по цене SAF. Оказание предпочтения демократичному, открытому и инклюзивному подходу к SAF, позволяющему осуществлять справедливые и инклюзивные энергетические переходы в авиационном секторе, должно соответствовать просвещенным интересам всех государств-членов.

— КОНЕЦ —