



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 16 повестки дня.

Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата

ФИНАНСИРОВАНИЕ МЕР ПО СОКРАЩЕНИЮ ЭМИССИИ CO₂ АВИАЦИИ

(Представлено Бразилией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В пункте 18 b) резолюции A41-21 Ассамблея Международной организации гражданской авиации (ИКАО) обратилась к Совету с просьбой "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".

По оценкам ИКАО, для расширения масштабов использования топлива в поддержку достижения долгосрочной желательной цели (LTAG) потребуется совокупный объем инвестиций от поставщиков топлива на сумму до 3,2 трлн долл. США к 2050 году и от эксплуатантов воздушных судов — до 4,07 трлн долл. США к 2050 году. Объем льготного финансирования, необходимого для поддержки развивающихся стран "только для удовлетворения потребностей в инвестициях, связанных с топливом", может варьироваться от 106 до 275 млрд долл. США к 2050 году, а "общий объем потребностей в инвестициях (включая связанные с авиационными технологиями и эксплуатацией)" к 2050 году может составить от 141 до 321 млрд долл. США.

Такие прогнозы свидетельствуют об огромных потребностях и пробелах в финансировании. Бразилия считает, что государства-члены должны обсудить эти потребности и пробелы и выработать конкретное предложение по климатическому финансированию к 43-й сессии Ассамблеи ИКАО, которая состоится всего за два года до истечения крайнего срока для реализации *коллективной глобальной желательной Концепции*, предусматривающей сокращение эмиссии CO₂ международной авиации на 5 % к 2030 году посредством использования устойчиво производимого авиационного топлива (SAF), низкоуглеродного авиационного топлива (LCAF) и других более чистых источников энергии для авиации.

Действия: Ассамблее предлагается признать принципы, изложенные в разделе 2 настоящего документа, и отразить их в пунктах действий в *рабочем документе Ассамблеи "Изменение климата. Глобальная рамочная программа ИКАО для SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации"* (A42-WP/25).

Стратегические цели

Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиация является экологически устойчивой"

Финансовые последствия	
Справочный материал	Резолюция A41-21 <i>Рабочий документ Ассамблеи "Изменение климата. Глобальная рамочная программа ИКАО для SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации" (A42-WP/25)</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В пункте 18 b) резолюции A41-21 Ассамблея Международной организации гражданской авиации (ИКАО) обратилась к Совету с просьбой "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 Кроме того, в пункте 17 той же резолюции признается, что достижение долгосрочной желательной цели (LTAG) потребует от государств значительных инвестиций в соответствии с их национальными условиями, и ИКАО может использовать различные возможные способы и/или механизмы финансирования для содействия финансированию и инвестиционной поддержке реализации конкретных мер по сокращению эмиссии CO₂ авиации".

1.3 Согласно докладу по LTAG, увеличение масштабов использования топлива в поддержку LTAG потребует общего объема инвестиций от поставщиков топлива на сумму до 3,2 трлн долл. США к 2050 году и от эксплуатантов воздушных судов – на сумму до 4,07 трлн долл. США к 2050 году.

1.4 Одним из источников исходных данных, рассмотренных в рамках работы *Небольшой группы Совета ИКАО по финансированию мер по сокращению эмиссии CO₂*, были представлены прогнозы, связанные с достижением LTAG к 2050 году в развивающихся странах, для чего в идеале потребуется финансирование на сумму от 3 до 8 млрд долл. США, исходя из глобальных инвестиционных потребностей, коэффициентов использования смешанного финансирования и предположения, что на долю многостороннего климатического финансирования приходится около 15 % от общего объема государственного климатического финансирования, в который также входят национальные и двусторонние источники. Кроме того, было подсчитано, что объем льготного финансирования, необходимого для поддержки развивающихся стран "только для удовлетворения потребностей в инвестициях, связанных с топливом", варьируется от 106 до 275 млрд долл. США к 2050 году, а "общих объем потребностей в инвестициях (включая связанные с авиационными технологиями и эксплуатацией)" составляет от 141 до 321 млрд долл. США к 2050 году.

1.5 Бразилия активно участвует в обсуждениях в рамках *Небольшой группы*, которая добилась существенного прогресса в плане оказания поддержки Совету ИКАО в решении проблемы климатического финансирования международной авиации. Несмотря на прогресс, достигнутый в Совете в ходе обсуждения механизмов финансирования, Бразилия считает, что государствам-членам все еще необходимо согласовать конкретные процедуры и цели для мобилизации финансирования к следующей 43-й сессии Ассамблеи, которая пройдет в 2028 году – всего за два года до истечения крайнего срока для реализации *коллективной глобальной желательной Концепции*, предусматривающей сокращение эмиссии CO₂ международной авиации на 5 % к 2030 году посредством использования устойчиво производимого авиационного топлива

(SAF), низкоуглеродного авиационного топлива (LCAF) и других более чистых источников энергии для авиации.

2. ПРИНЦИПЫ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ОТРАЖЕНЫ В ДОБАВЛЕНИИ G К РАБОЧЕМУ ДОКУМЕНТУ АССАМБЛЕИ "ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА. ГЛОБАЛЬНАЯ РАМОЧНАЯ ПРОГРАММА ИКАО ДЛЯ SAF, LCAF И ДРУГИХ БОЛЕЕ ЧИСТЫХ ИСТОЧНИКОВ ЭНЕРГИИ ДЛЯ АВИАЦИИ" (A42-WP/25)

2.1 Как указано в пункте 40 Глобальной рамочной программы в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации: *"Государства признают, что в своей работе по подготовке доклада в соответствии с пунктом 18 b) резолюции A41-21 Совету ИКАО следует рассмотреть, среди прочего, следующие аспекты: а) достижение LTAG справедливым и устойчивым образом; б) роль, которую инициатива по финансированию или механизм финансирования в области климата могли бы сыграть в укреплении и дополнении работы "Цента финансовых инвестиций" и других механизмов Организации, таких как программа ACT-SAF, Программа технического сотрудничества ИКАО и Добровольный фонд охраны окружающей среды ИКАО; с) необходимость проведения анализа недостатков для выявления конкретных потребностей с уделением внимания развивающимся государствам и государствам, имеющим особые потребности; d) задача по содействию увеличению производства SAF во всем мире и сопутствующие экономические, социальные и экологические преимущества во всех регионах.*

2.2 Добавление G рабочего документа Ассамблеи "Изменение климата. Глобальная рамочная программа ИКАО для SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации" (A42-WP/25) касается "рассмотрения возможности создания инициативы или механизма по климатическому финансированию в рамках ИКАО" в соответствии с ранее упомянутой задачей, обозначенной в пункте 18 b) резолюции A41-21. Бразилия считает, что для того чтобы надлежащим образом отразить ранее согласованные на высоком уровне обязательства и поддержать полноценное осуществление Глобальной рамочной программы, в рабочий документ Ассамблеи должны быть включены следующие принципы:

- a) Ассамблея должна настоятельно призвать государства – члены ИКАО регулярно вносить существенные взносы в Добровольный фонд охраны окружающей среды ИКАО для выполнения конкретных задач ИКАО по достижению LTAG, включая реализацию программы ACT-SAF, в целях оказания помощи развивающимся государствам и государствам, имеющим особые потребности;
- b) Ассамблее следует поставить задачу по введению четких целей финансирования с помощью коллективного количественного целевого показателя ежегодных взносов в Добровольный фонд охраны окружающей среды, снимая по возможности любые ограничения с взносов и обеспечивая при этом их соответствие конкретным целям по SAF;
- c) Ассамблее следует поставить задачу по полноценному осуществлению пункта 40 Глобальной рамочной программы в отношении финансирования и "необходимости проведения анализа недостатков для выявления конкретных потребностей с уделением внимания развивающимся государствам и государствам, имеющим особые потребности";
- d) Ассамблея должна подтвердить и подчеркнуть приоритетный характер развития в области устойчиво производимого авиационного топлива (SAF) и низкоуглеродного авиационного топлива (LCAF) в качестве основного фактора, способствующего достижению LTAG и

коллективной глобальной желательной Концепции, предусматривающей сокращение эмиссии CO₂ международной авиации на 5 % к 2030 году, уделяя особое внимание развивающимся странам и государствам, имеющим особые потребности;

- e) Ассамблее следует учредить специальное направление работы Совета для обсуждения необходимого объема ресурсов и их назначения, а также для оценки наиболее целесообразных вариантов с точки зрения источников (добровольных и/или обязательных) и управления (ИКАО или внешние стороны);
- f) Ассамблее следует настоятельно призвать государства-члены задействовать Добровольный фонд охраны окружающей среды ИКАО и обсудить способы увеличения объемов добровольных взносов государств и заинтересованных сторон из частного сектора. Представляется важным ввести четкие цели финансирования, например, с помощью коллективного количественного целевого показателя ежегодных взносов в Добровольный фонд охраны окружающей среды. Бразилия считает, что государства-члены должны по возможности снять любые ограничения с взносов и обеспечить при этом их соответствие конкретным целям по SAF-LCAF;
- g) Для того чтобы обеспечить достижение целей поддержки внедрения с учетом соображений прозрачности, подотчетности и инклюзивности, государствам-членам следует определить аспекты правил функционирования Фонда, которые нуждаются в рассмотрении и пересмотре. Для содействия оперативным действиям Ассамблея должна предусмотреть конкретные параметры практического осуществления деятельности по расширению Добровольного фонда охраны окружающей среды;
- h) В целях укрепления доверия, обеспечения прозрачности и повышения эффективности распределения ресурсов Совету рекомендуется рассмотреть вопрос о совершенствовании механизмов отчетности, контроля и оценки, связанных с использованием Фонда охраны окружающей среды ИКАО. Это может включать, в частности, разработку показателей эффективности, установление четких критериев приемлемости и распространение передового опыта в области совместного управления с государствами-бенефициарами;
- i) Ассамблее следует уточнить роль Фонда охраны окружающей среды в деле поддержки внедрения с учетом резолюции по LTAG и Глобальной рамочной программы ИКАО для SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации. Фонд должен оказывать всестороннюю поддержку в выполнении задачи по декарбонизации, особенно в разработке, производстве и внедрении устойчиво производимого авиационного топлива (SAF). Основные мероприятия должны включать:
 - 1) оказание помощи государствам в разработке и реализации добровольных планов действий и дорожных карт;
 - 2) содействие обмену знаниями о технологиях SAF и передовым опытом;
 - 3) поддержка разработки национальной/региональной нормативно-правовой базы;
 - 4) подготовка технико-экономических обоснований для оказания государствам помощи в выявлении рабочих решений по SAF;
 - 5) проведение подготовки персонала для повышения готовности к осуществлению проектов и привлечения инвестиций;
 - 6) оказание поддержки маломасштабным экспериментальным проектам и их масштабирование для более широкой реализации;
 - 7) содействие технологическому сотрудничеству и проведению фундаментальных исследований в государственных учреждениях;

- 8) модернизация общественной инфраструктуры, такой как лаборатории и центры сертификации, в поддержку внедрения SAF.

— КОНЕЦ —