



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 16 повестки дня.

Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата

МНЕНИЕ ЕГИПТА ОТНОСИТЕЛЬНО LTAG: ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ, СОПРЯЖЕННЫЕ С ЕЕ ДОСТИЖЕНИЕМ

(Представлено Египтом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В данном рабочем документе освещаются некоторые проблемы, с которыми Египет столкнулся, начав наращивать производственные мощности для выпуска и расширения использования устойчиво производимого авиационного топлива (SAF) для достижения общей долгосрочной желательной цели (LTAG), а также кратко описывается опыт Египта по превращению проблем в возможности для успешного достижения LTAG.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию и проблемы, описанные в данном рабочем документе, сходные для большинства развивающихся государств, которые стремятся производить и использовать низкоуглеродное авиационное топливо (LCAF)/SAF;
- b) предложить Совету и его соответствующим комитетам продолжать выполнять свои важные и ключевые функции по координации и мониторингу работы по достижению LTAG и представлению отчетов о ходе работы;
- c) предложить Совету добиваться того, чтобы расширение производства и использования SAF, LCAF и возобновляемых источников энергии не было ограничено отдельными государствами и географическими регионами, а осуществлялось во всех государствах в рамках инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB), чтобы все государства могли ускорить темпы производства SAF, LCAF и более чистой энергии; путем разработки национальных стратегий и механизмов, а также в соответствии с их особыми обстоятельствами и соответствующими возможностями (SCRC);
- d) признать, что для успешного достижения LTAG требуются разные планы действий в зависимости от национальных условий, в связи с чем наблюдение за ходом работы и представление отчетности силами Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по достижению LTAG должны также включать контроль за поступлением соразмерного объема международных инвестиций, принимая во внимание верность ИКАО обязательству добиваться равноправия в рамках принципа "Особые обстоятельства и соответствующие возможности государств" (SCRC);
- e) настоятельно призывать государства и отрасль продолжать поддерживать Программу ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала в области устойчиво производимых видов авиационного топлива (ACT-SAF) и увеличить число региональных семинаров, посвященных возможным решениям, которые государства могут использовать, в том числе для понимания вероятных затрат и оказания помощи с мониторингом эмиссии CO₂ международной авиации в целях достижения LTAG.

Стратегические цели

Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиация экологически устойчива"

<i>Финансовые последствия</i>	Ожидается, что расходы, связанные с этой деятельностью, будут включены в текущий трехлетний бюджетный план
<i>Справочный материал</i>	Дос 7300 "Конвенция о международной гражданской авиации" Дос 10184, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 7 октября 2022 года) Дос 10178, Доклад совещания высокого уровня по вопросу осуществимости долгосрочной желательной цели сокращения эмиссии CO₂ международной авиации (HLM-LTAG) (Монреаль, 19-22 июля 2022 года); Дос 10201, Доклад Третьей конференции по авиации и альтернативным видам топлива (CAAF/3) (Дубай, 20–24 ноября 2023 года); Доклад ИКАО об осуществимости долгосрочной желательной цели (LTAG) сокращения эмиссии CO₂ международной гражданской авиации (Доклад LTAG); Публикация ИКАО "Эволюция рыночных мер и путь ИКАО к CORSIA"¹.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В ходе 41-й сессии Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО) (А-41)² в 2022 году государства-члены поставили коллективную долгосрочную желательную цель (LTAG) по достижению нулевого уровня эмиссии углерода к 2050 году, в дополнение к ранее согласованному углеродно-нейтральному росту с 2020 года (цель CNG2020). Государства и соответствующие организации договорились работать в рамках ИКАО для достижения коллективной долгосрочной желательной цели по сокращению эмиссии CO₂ в международной авиации до нуля к 2050 году (LTAG), признавая особые обстоятельства и соответствующие возможности каждого государства (SCRC).

1.2 После принятия LTAG ИКАО также приняла в 2023 году всеобъемлющую Глобальную рамочную программу ИКАО по экологически чистым источникам энергии в авиации³, которая включает в себя концепцию сокращения эмиссии CO₂ в международной авиации на 5 % к 2030 году с использованием устойчиво производимого авиационного топлива (SAF), низкоуглеродного авиационного топлива (LCAF) и других экологически чистых источников энергии в авиации. В Рамочной программе признана необходимость комплексных мероприятий по наращиванию потенциала, поддержки осуществления и финансирования для оказания поддержки развивающимся странам и государствам с особыми потребностями для повышения результативности их усилий по декарбонизации авиации.

1.3 Доклад ИКАО LTAG⁴ и проведенный в его рамках технический анализ показали, что к 2050 году авиационному сектору потребуются значительные финансовые ресурсы для достижения LTAG за счет внутриотраслевых мер, включающих совершенствование авиационных технологий, повышение эффективности эксплуатации и использование SAF/LCAF, а также возобновляемых источников энергии. В Докладе ИКАО о LTAG четко указывается, что наиболее серьезные различия между регионами ожидаются в сфере производства и использования различных видов топлива. Хотя

¹ Эволюция рыночных мер и путь ИКАО к CORSIA: [https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/Evolution%20of%20ICAO%20MBMs%20\(Levies\)%20and%20CORSIA_FINAL.pdf#search=Evolution%20of%20Market%2DBased%20Measures%20and%20ICAO%E2%80%99s%20Journey%20to%20CORSIA](https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/Evolution%20of%20ICAO%20MBMs%20(Levies)%20and%20CORSIA_FINAL.pdf#search=Evolution%20of%20Market%2DBased%20Measures%20and%20ICAO%E2%80%99s%20Journey%20to%20CORSIA);

² Резолюция А41-21 Ассамблеи ИКАО "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"

³ Документ Дос 10201 ИКАО, Третья Конференция ИКАО по авиации и альтернативным видам топлива. Третья конференция "Глобальная рамочная программа ИКАО по экологически чистым источникам энергии в авиации"

⁴ Доклад о LTAG: <https://www.icao.int/environmental-protection/LTAG/Pages/LTAGreport.aspx>

LTAG-TG подготовила фиксированное количество сценариев, чтобы отразить все более амбициозные планы в плане технологий, эксплуатации и топлива (внутриотраслевые меры), существует множество иных путей развития ситуации, которые могут привести к достижению аналогичных уровней эмиссии CO₂. Затраты и инвестиции, связанные с 3 сценариями, в основном определяются видами используемого топлива (например, SAF), при этом дополнительные затраты на топливо (то есть, минимальная цена продажи SAF по сравнению с обычным реактивным топливом) являются дополнительным стимулом для повышения топливной (энергетической) эффективности за счет авиационных технологий и эксплуатационных мер. Это также потребует определенного объема инвестиций со стороны правительств и отрасли. В целом, доступ к финансовым ресурсам имеет решающее значение для разработки и внедрения SAF и других более чистых источников энергии для авиации, поскольку расширение масштабов использования этих видов топлива для поддержки LTAG потребует, по оценкам, 3,2 трлн долл. США совокупных инвестиций к 2050 году.

2. ОБСУЖДЕНИЕ LTAG: ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ, СОПРЯЖЕННЫЕ С ЕЕ ДОСТИЖЕНИЕМ

2.1 Большая проблема для Египта и многих развивающихся государств заключается в том, чтобы начать наращивать мощности для производства и расширения масштабов использования SAF. Необходимость строительства заводов по производству экологически чистого топлива требует большого количества инвестиций, причем не только со стороны сектора гражданской авиации, например, инвестиций со стороны правительства и поставщиков топлива, затрат и инвестиций для поставщиков аэронавигационных систем (ПАНО), а также затрат и инвестиций на нужды аэропортов "в целях применения эксплуатационных мер".

2.2 В 2022 году в соответствии с концепцией своего председательства, "От переговоров к реализации" Египет принимал 27-ю Конференцию сторон Организации Объединенных Наций по изменению климата (КС7). Для согласования наших глобальных усилий по выполнению данных обещаний и взятых обязательств, от слов необходимо перейти к действиям. Это мероприятие позволило повысить осведомленность о масштабах производства SAF в рамках стратегии Египта, например, для разработки возобновляемых/низкоуглеродных видов топлива и содействия достижению устойчивости и утилизации различных отходов для достижения экономического роста, а именно:

2.3 17 июля 2023 года Египетская компания по переработке твердых отходов (ECARU), холдинг "Qalaa Holdings" и французская компания "Axens" подписали протокол о сотрудничестве для проведения технико-экономических изысканий для проекта по производству биотоплива второго поколения (усовершенствованного биоэтанола) и (SAF). Проект будет осуществляться в два этапа: в рамках первого будет производиться усовершенствованный биоэтанол, в рамках второго – биоэтанол (SAF). Проектные изыскания соответствуют стратегии Египта, направленной на максимальное использование различных видов отходов и способствующей устойчивому развитию и переработке отходов, что стимулирует экономическое развитие.

2.4 Американский конгломерат "Honeywell" рассматривает возможность строительства завода по производству SAF в Александрии⁵ в рамках государственно-частного партнерства (ГЧП) с государственной холдинговой компанией "Egyptian Petrochemicals" и местными частными компаниями, и согласно заявлению Министерства нефти от октября 2023 года, предполагается производить 120 тыс. тонн топлива в год, используя в качестве сырья пищевые масла. В настоящее время готовится технико-экономическое обоснование предлагаемого объекта.

⁵ <https://www.icao.int/environmental-protection/SAF/Pages/Production-Facilities.aspx>

2.5 Из этого можно сделать вывод о большой важности предоставления всем государствам возможности ускорить темпы производства SAF/LCAF путем разработки национальных стратегий и механизмов, а также в соответствии с их особыми обстоятельствами и соответствующими возможностями (SCRC). Между тем, концепция ИКАО должна оставаться "коллективной" и соответствовать недавно выбранному ориентиру ИКАО. С этой целью Европейская комиссия объявила⁶ о поддержке разработки SAF в рамках программы ИКАО АСТ-SAF. Финансирование будет направлено на увеличение объемов производства SAF, подготовку технико-экономических обоснований и помощь в сертификации этих видов топлива. В проекте, реализуемом ИКАО и Агентством Европейского союза по безопасности полетов (ЕАБП), участвуют 12 государств-партнеров, включая Египет.

3. ВЫВОДЫ

3.1 Египет полностью поддерживает и приветствует успешное принятие исторических соглашений ИКАО, включая LTAG, что укрепляет лидирующую роль ИКАО в вопросах, касающихся международной авиации и изменения климата. Египет признает, что ИКАО остается неизменным лидером в экологических вопросах, связанных с международной гражданской авиацией, включая выбросы парниковых газов, и является единственной подходящей площадкой для их обсуждения в силу верности ИКАО принципам равноправия и особых обстоятельств и соответствующих возможностей государств.

3.2 Египет высоко оценивает все усилия правительств государств-доноров, неправительственных и международных организаций, научно-исследовательских институтов, финансовых учреждений, EASA, АКГА, Арабской организации гражданской авиации, а также неустанные усилия ИКАО и ее государств-членов, в частности, программу АСТ-SAF. Египет подчеркивает необходимость опираться на руководящие принципы поддержки инициативы ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания" при разработке, производстве и распространении (SAF/LCAF) в рамках глобальных мероприятий ИКАО, чтобы обеспечить их наличие во всех регионах, особенно в развивающихся государствах, с тем чтобы это соответствовало амбициозной коллективной цели, а также было соразмерно особым обстоятельствам и соответствующим возможностям государств, без навязывания отдельным государствам каких-либо обязательств. Египет подчеркивает необходимость гарантий отсутствия негативных последствий для авиационной отрасли, особенно в развивающихся странах. Это потребует значительного усиления государственного участия, по трем основным направлениям: i) доступ к соразмерному финансированию, ii) передача научно-технических решений, iii) содействие и наращивание потенциала.

3.3 Считаем эти три основных направления критически важными и обязательными условиями, соизмеримыми с уровнем задач, решение которых необходимо для достижения углеродной нейтральности в соответствии с особыми обстоятельствами, соответствующими возможностями и национальной спецификой государств. Кроме того, в перспективе может потребоваться расширение возможностей платформы "FINVEST" как катализатора работы по всем аспектам глобальной климатической повестки дня для многих государств, которые продемонстрировали политическую волю к выполнению обязательств, что является краеугольным камнем для реализации климатических мер и повышения уровня амбиций. Требуется рассмотреть несколько аспектов системы климатического финансирования, включая, в частности, инновационное и смешанное финансирование и финансовые инструменты, средства и политику, которые способны расширить доступ к финансированию, увеличить его объемы и способствовать

⁶ <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/Decarbonizing-aviation-European-Commission-to-support-development-of-sustainable-aviation-fuels-around-the-world.aspx>

предусмотренному переходу, включая те из них, что связаны с обменом долговых обязательств на экологические.

— КОНЕЦ —