



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

#### ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

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

**МНЕНИЕ АВИАТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ О ДОРОЖНОЙ КАРТЕ  
ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ГЛОБАЛЬНОЙ РАМОЧНОЙ ПРОГРАММЫ ПО УСТОЙЧИВО  
ПРОИЗВОДИМОМУ АВИАЦИОННОМУ ТОПЛИВУ (SAF), НИЗКОУГЛЕРОДНОМУ  
АВИАЦИОННОМУ ТОПЛИВУ (LSAF) И ДРУГИМ ВИДАМ БОЛЕЕ ЧИСТЫХ  
ИСТОЧНИКОВ ЭНЕРГИИ ДЛЯ АВИАЦИИ, РАЗРАБОТАННОЙ  
ПО ИТОГАМ CAAF/3 ИКАО**

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА))

#### КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлено мнение Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) о промежуточном отчете, подготовленном Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) после 41-й сессии Ассамблеи в области международной авиации и изменения климата, с уделением особого внимания дорожной карте ИКАО по реализации решений Третьей Конференции ИКАО по авиации и альтернативным видам топлива (CAAF/3) и долгосрочной глобальной желаемой цели (LTAG).

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- настоятельно призвать государства принять активные меры для устранения непредвиденных последствий недавно введенных мандатов на использование устойчиво производимого авиационного топлива (SAF), которые создают коммерческие и операционные препятствия для его внедрения, а также вовлечь заинтересованные стороны всей цепочки создания дополнительной стоимости в этот процесс;
- настоятельно призвать государства принять более решительные политические меры для расширения масштабов производства SAF;
- настоятельно призвать государства внедрить при разработке политических решений принятую на глобальном уровне и надежную методологию ведения учета и отчетности по SAF, чтобы облегчить получение экологических выгод от SAF, согласно Системе компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) и другим соответствующим рекомендуемым практикам, признанным на международном уровне.

*Стратегические  
цели*

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

<sup>1</sup> Версии документа на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках предоставлены ИАТА.

|                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Финансовые последствия</i> | Не ожидается, что это повлечет за собой финансовые последствия для ИКАО                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <i>Справочный материал</i>    | Дос 10201 "Третья конференция ИКАО по авиации и альтернативным видам топлива (CAAF/3). Доклад"<br>A42-WP/25 "Изменение климата. Глобальная рамочная программа ИКАО в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации"<br>A42-WP/27 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"<br>A42-WP/339 "Обновленный информационный документ Организации по декарбонизации гражданской авиации (CADO)" |

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Различные дорожные карты по декарбонизации демонстрируют глобальный консенсус в отношении того, что более чистые виды топлива внесут наибольший вклад в сокращение выбросов CO<sub>2</sub> в авиации к 2050 году<sup>2</sup>. Чтобы ускорить энергетический переход авиационной отрасли, Третья Конференция ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива (CAAF/3), состоявшаяся в Дубае, Объединенные Арабские Эмираты, в ноябре 2023 года, утвердила Глобальную рамочную программу ИКАО по устойчиво производимому авиационному топливу (SAF), низкоуглеродному авиационному топливу (LCAF) и другим видам более чистых источников энергии для авиации, призванную способствовать глобальному расширению разработки, производства и внедрения более чистых источников энергии для авиации в поддержку достижения долгосрочной глобальной желаемой цели (LTAG), принятой на 41-й Ассамблее ИКАО<sup>3</sup>.

1.2 Благодаря этому знаменательному соглашению ИКАО и ее государства-члены стремятся реализовать коллективную глобальную концепцию сокращения выбросов CO<sub>2</sub> международной авиацией на 5 % к 2030 году за счет использования более чистых источников энергии для авиации.

1.3 Хотя данная декларация не носит обязательного характера, это соглашение и достигнутый прогресс направляют рынку сигнал, который будет способствовать росту производства более чистых видов авиационного топлива во всем мире. Глобальная рамочная программа по SAF, LCAF и другим видам более чистых источников энергии для авиации также могла бы помочь в создании согласованного глобального подхода к разработке политики и предотвращению непредвиденных последствий, которые могут привести к нарушению рыночных механизмов.

1.4 Для выполнения этих международных обязательств необходимо быстрое увеличение поставок более чистых источников энергии для авиации по конкурентоспособным ценам. Темпы, с которыми это может быть достигнуто, в решающей степени зависят от своевременного принятия правительствами эффективных политических мер поддержки для

<sup>2</sup> Предоставленный ИАТА пример отраслевых дорожных карт для достижения чистого нулевого уровня, опубликованных в сентябре 2024 года, доступен [по ссылке](#).

<sup>3</sup> Глобальная рамочная программа ИКАО по устойчиво производимому авиационному топливу (SAF), низкоуглеродному авиационному топливу (LCAF) и другим видам более чистых источников энергии для авиации, принятая 24 ноября 2023 года, доступна [по ссылке](#).

увеличения производства SAF, LCAF и других видов более чистых источников энергии для авиации, обеспечивая при этом функционирование рынков.

1.5 Поддерживая и реализуя глобальное концептуальное видение, принятое в рамках СААФ/3, рамочная программа также должна гарантировать авиакомпаниям возможность получать экологические преимущества от закупок SAF, LCAF и других видов более чистых источников энергии для авиации для выполнения отраслевых обязательств по декарбонизации. Таким образом, внедрение принятого на глобальном уровне и надежного механизма учета и отчетности по SAF, который дополнит Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA), является важнейшим элементом административной рыночной инфраструктуры, позволяющим реализовывать соответствующую политику.

## **2. ВАЖНОСТЬ И НЕОТЛОЖНОСТЬ ПОДДЕРЖКИ СБАЛАНСИРОВАННОЙ ПОЛИТИКИ ДЛЯ УВЕЛИЧЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА SAF, LCAF И ДРУГИХ ВИДОВ БОЛЕЕ ЧИСТЫХ ИСТОЧНИКОВ ЭНЕРГИИ ДЛЯ АВИАЦИИ**

2.1 Государственная политика призвана сыграть решающую роль при внедрении SAF, LCAF и других видов более чистых источников энергии для авиации. Политика должна быть направлена на создание и ускорение развития необходимых новых рынков, а также на обеспечение того, чтобы эти рынки могли выполнять свои необходимые функции. Дорожная карта в отношении политики Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) по достижению нулевого выброса CO<sub>2</sub>, опубликованная в сентябре 2024 года, формирует поэтапный "набор" мер политического регулирования, призванных способствовать движению авиатранспортной отрасли к нулевому уровню выброса CO<sub>2</sub><sup>4</sup>.

2.2 При создании функционирующего рынка SAF важно извлечь уроки из успешного опыта других созданных с нуля рынков возобновляемых источников энергии, в частности энергии ветра и солнечной энергии. Согласно исследованию ИАТА<sup>5</sup>, основные выводы указывают на то, что последовательность внедрения политических мер имеет важное значение; на первом месте должна быть политика, направленная на развитие технологий; на ранних стадиях необходимы стимулирующие меры; обязательные нормы следует применять только в составе более широкой стратегии увеличения объемов производства SAF.

2.3 Гармонизация в установлении стандартов остается ключом к развитию глобального, прозрачного и ликвидного рынка SAF. Этот новый рынок в обязательном порядке требует жесткого набора критериев устойчивого развития, согласованных на глобальном уровне практик сертификации в области устойчивого развития и методологии ведения учета и отчетности по SAF с надежной цепочкой поставок, обеспечивающей постоянное отслеживание экологических характеристик, что позволит осуществлять верификацию и облегчит подачу требований. Дополнительные соображения в отношении политики для поддержки использования SAF, LCAF и

---

<sup>4</sup> Дорожная карта в отношении политики ИАТА по достижению нулевого CO<sub>2</sub>, опубликованная в сентябре 2024 года, доступна [по ссылке](#).

<sup>5</sup> Материал ИАТА A reflection on policies used to support the creation of new renewable energy markets - Lessons for aviation?, опубликованный в июле 2024 года, доступен [по ссылке](#).

других видов более чистых источников энергии для авиации, можно найти в документе о политике ИАТА по внедрению SAF<sup>6</sup>.

### **3. НЕПРЕДВИДЕННЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ВВЕДЕНИЯ МАНДАТОВ НА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ SAF**

3.1 На данный момент политические меры, принятые странами, недостаточны для обеспечения требований, предъявляемых к переходу воздушного транспорта на новые источники энергии, и дополнительные меры должны быть приняты немедленно, без дальнейших задержек. Кроме того, необходимо неотложно принять меры по исправлению положения для устранения непредвиденных последствий, вызванных введением мандатов. ИАТА и ее члены по-прежнему привержены сотрудничеству с правительствами в устранении любых непредвиденных последствий. Государствам, стремящимся разработать политику, направленную на расширение масштабов производства SAF, следует учитывать недостатки политики, уже применяемой в других странах, чтобы избежать их.

3.2 Регламент ReFuelEU Aviation принятый в Европейском Союзе (ЕС), и мандат SAF Соединенного Королевства (UK), оба вступившие в силу в январе 2025 года, обязывают поставщиков авиационного топлива обеспечивать, чтобы в авиатопливе, поступающем в аэропорты ЕС и Великобритании, содержалось в среднем 2 % SAF.

3.3 Большинство поставщиков топлива, на которых распространяются эти требования, установили определенную ими самими дополнительную норму прибыли, превышающую цену каждой приобретенной тонны углеводородного авиатоплива. Такое ценообразование лишает авиакомпаний их права на самостоятельность в закупках топлива, будь то углеводородное авиатопливо или SAF. Более того, дополнительная наценка позволяет использовать ценовое господство поставщиков топлива, работающих в условиях олигополистического рынка. В результате расходы авиакомпаний увеличиваются, сокращение выбросов CO<sub>2</sub> остается неопределенным, и авиакомпании могут оказаться неспособными заявить об этих "закупках SAF" в соответствии со своими нормативными обязательствами.

3.4 Согласно исследованию ИАТА, размер увеличенной наценки составляет около 54 долл. США за тонну авиатоплива, что более чем вдвое превышает сбор в размере 22 долл. США за тонну, рассчитанный на основе рыночной цены SAF по данным ценовых рейтинговых агентств<sup>7</sup>.

3.5 Учитывая, что в ЕС ежегодно продается 42 млн тонн топлива, авиакомпании в течение 2025 года столкнутся с дополнительными расходами в размере 1,3 млрд долл. США в виде увеличенной наценки на углеводородное авиатопливо. На эту сумму можно было бы приобрести дополнительно 1,2 млн тонн SAF (средняя рыночная надбавка для SAF составляет 1100 долл. США за тонну с момента принятия европейских мандатов). Это приравнивается к упущенной возможности сокращения выбросов CO<sub>2</sub> на 2,7 млн тонн в год. Аналогичное порочное ценообразование, связанное с мандатом UK SAF, означает отказ от дальнейшего сокращения выбросов CO<sub>2</sub> на 0,8 млн тонн<sup>8</sup>.

---

<sup>6</sup> Документ ИАТА, касающийся внедрения SAF и подхода к формированию политики, доступен [по ссылке](#).

<sup>7</sup> Пример источника: S&P Global Commodity Insights.

<sup>8</sup> График недели от ИАТА Excessive SAF Fees in the EU: A lost opportunity to abate 2.7 million tonnes of CO<sub>2</sub>, доступен [по ссылке](#).

3.6 Кроме того, ущерб наносят разночтения в правилах и растущая фрагментация, поскольку они увеличивают административное бремя и приводят к усталости авиакомпаний от соблюдения требований законодательства. Это также контрпродуктивно в смысле увеличения затрат на единицу сокращения выбросов CO<sub>2</sub>, если таковое происходит. В этом нет необходимости, поскольку государства посредством ИКАО согласовали глобальную рамочную программу для поддержки перехода отрасли к новым источникам энергии.

#### **4. ВАЖНОСТЬ ВНЕДРЕНИЯ ГЛОБАЛЬНОЙ И НАДЕЖНОЙ СИСТЕМЫ УЧЕТА**

4.1 Общеизвестно, что для достижения авиационной отрасли цели по нулевому выбросу углерода к 2050 году необходима глобальная и надежная система учета и отчетности в отношении экологически чистых видов авиационного топлива. Это необходимо для обеспечения рентабельного и экологически эффективного способа стимулирования расширения масштабов использования всех технологий, сырья, методов и подходов, необходимых для сокращения выбросов парниковых газов (ПГ) на протяжении всего жизненного цикла в цепочке поставок SAF, а также для обеспечения независимости баланса спроса и предложения SAF от географического фактора<sup>9</sup>.

4.2 SARPS схемы CORSIA определяют условия, при которых эксплуатанты воздушных судов могут претендовать на получение экологических выгод от использования топлива, отвечающего условиям CORSIA (CEF), для сокращения своих компенсационных обязательств, связанных с выбросами международной авиации. Это обеспечивается за счет учета операций по закупке и смешиванию CEF, независимо от физического местоположения, где осуществляется поставка топлива, и от того, используется ли топливо для внутренних или международных рейсов<sup>10</sup>.

4.3 ИКАО – или государствам – не требуется создавать независимую методологию учета или платформу для мониторинга использования CEF. Действующие стандарты CORSIA SARPs уже описывают необходимые процедуры для мониторинга использования CEF в рамках этой схемы. Однако внедрение и признание подхода к учету SAF, подкрепленного надежными принципами и методологией энергетического перехода, способствовало бы расширению использования CEF.

4.4 Чтобы обеспечить авиакомпании последовательными руководящими указаниями по ведению учета и отчетности по SAF в рамках обязательных и добровольных систем регулирования выбросов ПГ, ИАТА в январе 2025 года опубликовала методологию учета и отчетности по SAF, разработанную на основе и в соответствии с методологией учета CORSIA и дополняющую ее. Разработанная в сотрудничестве с более чем 40-ка экспертами из авиакомпаний по всему миру, методология направлена на обеспечение прозрачности, честности, целостности и доступности в отношении получения экологических выгод от использования SAF<sup>11</sup>. Методология ИАТА также полностью интегрирована в реестр Организации по декарбонизации гражданской авиации (CADO) SAF, разработанный ИАТА. Более подробную информацию можно найти в документе A42-WP/339.

4.5 При посредничестве Комитета ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) и его технических экспертов ИАТА также стремится вносить свой вклад и содействовать изучению систем учета топлива в международной авиации, используемых в

---

<sup>9</sup> Документ ИАТА о преимуществах глобальной и надежной системы учета SAF доступен [по ссылке](#).

<sup>10</sup> SARPS ИКАО по CORSIA п. 2.2.4 "Мониторинг в связи с заявлениями о топливе, отвечающем условиям CORSIA" и Техническое руководство ИКАО по окружающей среде (ETM) Doc 9501, п. 3.3.5.5 "Использование видов топлива, отвечающих условиям CORSIA".

<sup>11</sup> Методология учета и отчетности по SAF ИАТА, опубликованная в январе 2025 года, доступна [по ссылке](#).

настоящее время на открытом рынке, с целью определения возможной роли для ИКАО, позволяющей повлиять на существующие методологии и процедуры в рамках CORSIA, как четко изложено в декларации СААФ/3. ИАТА настоятельно призывает ИКАО и государства сотрудничать по поводу решений, которые уже широко приняты и внедряются в отрасли, чтобы избежать дублирования усилий, которое может еще больше задержать внедрение систем учета и отчетности, необходимых для поддержки внедрения SAF, LCAF и других видов более чистых источников энергии для авиации.

— КОНЕЦ —