



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

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

ВНЕДРЕНИЕ УСТОЙЧИВО ПРОИЗВОДИМОГО АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ СЕРТИФИКАЦИЯ ВИДОВ ТОПЛИВА, ОТВЕЧАЮЩИХ УСЛОВИЯМ CORSIA, И ИХ ПОБОЧНЫХ ПРОДУКТОВ

(Представлено Республикой Корея)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Республика Корея стремится расширить использование устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF) и содействовать их внедрению путем установления целевых показателей обязательного использования и подготовки политики для стимулирования развития рынка.

Что касается производства SAF, побочные продукты, неизбежно возникающие в технологическом процессе, используются в качестве важного средства достижения глобальной углеродной нейтральности. Однако на практике побочные продукты SAF, отвечающего условиям Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA), рассматриваются как обычные продукты, получаемые из нефти.

В настоящем документе разъясняется, что обеспечение взаимного признания сертификации устойчивости побочных продуктов между национальными или региональными системами может способствовать развитию и расширению рынка SAF.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) признать, что побочные продукты, образующиеся при производстве SAF, играют значительную роль на глобальном рынке наряду с SAF;
- б) поручить Совету и Секретариату ИКАО изучить важность SCS для обеспечения совместимости SAF и их побочных продуктов, тем самым обеспечивая их соответствующую оценку на рынке;
- в) поручить Совету ИКАО при поддержке и участии государств-членов рассмотреть положительное влияние побочных продуктов SAF как на сами SAF, так и на другие отрасли и учитывать это при создании или внедрении мер политики и связанных с ними систем сертификации.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью <i>"Авиация является экологически устойчивой"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Предполагается, что указанная в настоящем документе деятельность будет осуществляться за счет ресурсов в бюджете Регулярной программы
<i>Справочный материал</i>	Резолюция A41-21 Ассамблеи ИКАО <i>"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"</i> Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИКООН), 59-я сессия Вспомогательного органа для консультирования по научным и техническим аспектам (ВОКНТА59), пункт 12 (b) повестки дня: <i>выбросы в результате использования топлива при международных авиационных и морских перевозках</i> <i>Документ, представленный Международной организацией гражданской авиации (ИКАО)</i> Глобальная рамочная программа ИКАО в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 С тех пор как Международная организация гражданской авиации (ИКАО) объявила о своей долгосрочной желательной цели (LTAG), она приложила ряд усилий для достижения своих целевых показателей по сокращению эмиссии парниковых газов. Среди них устойчиво производимые виды авиационного топлива (SAF) играют наиболее важную роль в содействии достижению авиационной отрасли ее целей по сокращению эмиссии. ИКАО поощряет быстрое наращивание объемов производства SAF, разработку политики для стимулирования создания рынка и широкое распространение такой политики и механизмов поддержки.

1.2 Республика Корея начала коммерческое производство SAF в 2024 году. Для дальнейшего расширения производства SAF государственный и частный секторы не только рассматривают потенциальные инвестиции в новые производственные объекты, но и активно используют существующую инфраструктуру. Параллельно разрабатываются различные институциональные механизмы и меры политики, включая стимулы и мандаты, нацеленные на заинтересованные стороны, связанные с SAF, для облегчения создания внутреннего рынка SAF.

1.3 В глобальном масштабе спрос на чистые источники энергии и устойчиво производимые виды топлива быстро растет. Рынки не только топлива для автомобильного транспорта, но и морского топлива и бионафты, которая является ключевым сырьем для производства биопродуктов, создаются за счет как нормативных мандатов, так и добровольных инициатив в рамках усилий по достижению глобальной углеродной нейтральности.

1.4 Для стимулирования и расширения рынка необходимо не только предоставлять стимулы для поставщиков SAF, но и обеспечивать соответствующую оценку на рынке как самих SAF, так и связанных с ними побочных продуктов, которые являются следствием технических характеристик производственного процесса. В частности, с учетом ограниченной доступности сырья следует принимать во внимание согласованное использование SAF и их побочных продуктов.

1.5 В настоящем рабочем документе представлены ключевые соображения для государств-членов, включая Республику Корея, которые стремятся использовать существующую инфраструктуру НПЗ или инвестировать в новые производственные объекты SAF. Эти соображения призваны поддержать регламентированное использование SAF и связанных с ними побочных продуктов и внести вклад в развитие рынка SAF.

2. ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПРОИЗВОДСТВА SAF

2.1 С технической точки зрения производство SAF неизбежно приводит к образованию побочных продуктов, помимо самих SAF. Эти побочные продукты различаются в зависимости от сырья и метода переработки, но обычно включают газообразные вещества, дизельное топливо или нефть. Они содержат биокomпоненты или устойчивую долю, полученную из исходного сырья. В то время как основная цель производителей SAF – производство SAF, одновременное образование побочных продуктов означает, что производство SAF не следует рассматривать исключительно как средство снабжения топливом авиационного сектора. Скорее, его следует признать ценным инструментом решения проблем углеродной нейтральности в других секторах, таких как наземный транспорт, морские перевозки и биологическая переработка.

2.2 Эти побочные продукты используются как для выполнения мандатов на использование возобновляемого топлива, так и на добровольных рынках. Например, в рамках обязательных схем Республика Корея планирует ввести 8 % биодизеля к 2030 году, в то время как Европейский союз требует, чтобы к тому же году 29 % транспортного топлива было возобновляемым. Международная морская организация (ИМО) также признает биоморское топливо ключевым инструментом сокращения эмиссии парниковых газов в морском секторе. Среди побочных продуктов, в частности, бионефть используется в качестве сырья для производства биопластиков или в качестве компонента для смешивания в бензине. Хотя рынок бионефти не полностью охвачен существующей обязательной схемой, прогнозируется, что годовые темпы роста рынка составят 14–19 %, что обусловлено спросом со стороны частного сектора.

3. СЕРТИФИКАЦИЯ УСТОЙЧИВОСТИ И РАСШИРЕНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ SAF

3.1 ИКАО утвердила системы сертификации устойчивости (SCS) для SAF в рамках Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA). В различных регионах и странах реализуются обязательные программы и механизмы стимулирования для биотоплива, включая SAF, в сочетании с признанными системами сертификации устойчивости.

3.2 Сертификация устойчивости является важнейшим требованием для обеспечения экологической целостности топлива, при этом основное внимание уделяется устойчивости сырья. Цепочка поставок в системе сертификации устойчивости SAF опирается на подход, основанный на равновесии материалов, при котором оценивается устойчивость сырья и каждого этапа производства, а устойчивые кредиты распределяются между полученными продуктами. В этом процессе прозрачность и надежность распределения устойчивых кредитов между продуктами являются критически важными компонентами.

3.3 Однако в рамках системы сертификации устойчивости CORSIA побочные продукты, образующиеся при производстве отвечающих условиям CORSIA SAF, на практике рассматриваются на рынке как обычные продукты, полученные из нефти, несмотря на то, что они признаются возобновляемыми видами топлива в рамках других систем сертификации.

3.4 Поскольку в рамках CORSIA не признается устойчивость побочных продуктов, кроме SAF CORSIA, у производителей, соблюдающих требования системы, нет оснований для получения признания устойчивости своих побочных продуктов, и они сталкиваются с отсутствием совместимости с другими международными системами, которые предоставляют кредиты устойчивости для этих побочных продуктов. Как следствие, они с большей вероятностью будут отдавать приоритет производству SAF в рамках систем, в которых устойчивость побочных продуктов может быть признана, а не производству SAF, отвечающих условиям CORSIA.

4. РАССМОТРЕНИЕ

4.1 Прогнозы производства SAF в различных регионах и странах указывают на резкую восходящую тенденцию, что также приведет к увеличению объема побочных продуктов SAF. Учитывая высокую себестоимость производства SAF, крайне важно, чтобы эти побочные продукты получали надлежащую оценку на рынке для обеспечения общей экономической жизнеспособности производства SAF.

4.2 Учитывая текущие ограничения в доступности сырья для SAF, необходимо изучить совместимость систем сертификации, чтобы обеспечить возможность использования устойчиво получаемого сырья для производства различных видов топлива. Такая гармонизация также может способствовать обеспечению объемов поставок SAF.

4.3 Поэтому текущие и будущие системы сертификации, созданные государствами – членами ИКАО или другими международными органами, должны учитывать возможность использования побочных продуктов в рамках других национальных или региональных систем. Более того, было бы желательно, чтобы CORSIA также разрешала использование побочных продуктов, полученных из отвечающих условиям CORSIA SAF, в других отраслях промышленности.

4.4 Содействие глобальному использованию побочных продуктов SAF не только поддержит масштабирование поставок SAF на ранней стадии, но и будет способствовать достижению углеродной нейтральности в других секторах.

— КОНЕЦ —