



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 16 повестки дня. Защита окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика и стандартизация

**ДЕЙСТВИЯ В СФЕРЕ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ КАСАТЕЛЬНО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
ЭКОЛОГИЧЕСКИ БЕЗОПАСНОГО АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА**

(Представлено Международным советом деловой авиации (IBAC))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Для достижения целей Обязательства представителей деловой авиации в связи с изменением климата в сфере деловой авиации запущены инициативы, цель которых — поощрение использования экологически безопасного авиационного топлива (SAF). Применение такого топлива — важная технология, которая будет способствовать достижению этой отраслью своей долгосрочной, амбициозной цели: к 2050 году наполовину сократить выбросы углерода в мире по сравнению с уровнем 2005 года. Череды информационных и демонстрационных мероприятий и публикация Руководства оператора ориентированы на улучшение понимания важности SAF и повышение осведомленности об этом топливе, а также на стимулирование производства SAF и его применения операторами воздушных судов для деловых полетов.

Действие. Ассамблее предлагается:

- а) признать и поддержать усилия, предпринятые отраслью деловой авиации для повышения осведомленности о SAF, а также для поощрения роста его производства и более широкого применения;
- б) запросить содействия ИКАО и введения государствами-членами соответствующих политик, включая средства, касающиеся поощрения (I) производства и смешивания SAF в больших количествах и (II) потребления SAF операторами воздушных судов для дальнейшего осмысленного продвижения отрасли деловой авиации к своей долгосрочной, амбициозной цели снизить выбросы углерода.

<i>Стратегические цели</i>	Этот рабочий документ связан со Стратегическими целями по защите окружающей среды
----------------------------	---

<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
-------------------------------	-------------

¹ Тексты на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены МСДА.

<i>Справочные материалы</i>	Документ 10075, <i>Действующие резолюции ассамблеи</i> (состоянием на 6 октября 2016 г.) Обязательство представителей деловой авиации в связи с изменением климата Обязательство представителей деловой авиации в связи с изменением климата — обновление Руководство для отрасли деловой авиации по экологически безопасному авиационному топливу https://www.futureofsustainablefuel.com/
-----------------------------	--

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В 2009 году сообщество деловой авиации² под покровительством Международного совета деловой авиации (IBAC) и Ассоциации производителей техники для авиации общего назначения (GAMA), которые представляют операторов воздушных судов для деловых полетов, производителей турбовентиляторных двигателей и поставщиков услуг, опубликовало Обязательство представителей деловой авиации в связи с изменением климата (BACCC). Это обязательство определило три ключевые цели для снижения влияния деловой авиации на изменение климата: ежегодное повышение эффективности топлива на 2 % с 2010 по 2020 год; увеличение нейтрального уровня выбросов углерода с 2020 года; и снижение до 2050 года выбросов CO₂ на 50 % в сравнении с показателями 2005 года.

1.2 Этих целей можно достигнуть благодаря четырем основным механизмам: развитию новой технологии, включающей экологически безопасное авиационное топливо (SAF); улучшениям инфраструктуры; более эффективной эксплуатации; а также рыночным мерам.

1.3 В обновлении к BACCC, опубликованном IBAC и GAMA в преддверии 39-й Ассамблеи ИКАО, представители отрасли деловой авиации на конкретных примерах продемонстрировали различные действия, предпринятые для достижения целей первоначального обязательства от 2009 года, которое включало раннее внедрение SAF в использование одним производителем комплектного оборудования (ОЕМ).

2. ДЕЛОВАЯ АВИАЦИЯ И ЭКОЛОГИЧЕСКИ БЕЗОПАСНОЕ АВИАЦИОННОЕ ТОПЛИВО

2.1 По итогам 39-й Ассамблеи отрасль деловой авиации предприняла меры по увеличению осведомленности о SAF и поощрению производства и использования экологически безопасного авиационного топлива в данном сегменте.

2.2 Первоначальной задачей отрасли было проведение широкомасштабных консультаций для определения уровня понимания важности SAF и выявления способов повышения уровня его использования отраслью деловой авиации для поддержки целей BACCC.

² К отрасли деловой авиации относятся международные операторы авиации общего назначения, которые используют воздушные судна для деловых целей (например, управляемые владельцем и корпоративные операторы), и некоторые операторы, которые занимаются международными воздушными коммерческими перевозками (например, чартерные компании, выполняющие заказы по запросу).

Ключевой вывод из консультаций продемонстрировал необходимость создания базового образовательного процесса для увеличения осведомленности о SAF и принятия этого вида топлива в отрасли.

2.3 По итогам процесса консультаций и признания необходимости наибольшего возможного охвата в отрасли несколько ассоциаций представителей деловой авиации создали коалицию для осведомления всего сообщества деловой авиации, включая операторов, поставщиков услуг, аэропорты авиации общего назначения и операторов наземной инфраструктуры (FBO), чтобы способствовать более широкому использованию SAF в отрасли деловой авиации разнообразными способами.

2.4 В коалицию входят IBAC, GAMA, Национальная ассоциация деловой авиации (NBAA), Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) и Национальная ассоциация воздушного транспорта (NATA). С момента основания коалиции ее членами стали производители комплектного оборудования (ОЕМ), поставщики топлива Jet A и Jet A1 и поставщики SAF.

2.5 Благодаря поддержке и заинтересованности Инициативной группы воздушного транспорта (АТАГ) и Инициативы деловой авиации об альтернативном топливе (СААФИ) коалиция разработала *Руководство для отрасли деловой авиации по экологически безопасному авиационному топливу*. Подробное руководство, рассчитанное на операторов воздушных судов для деловых полетов и FBO, должно снизить обеспокоенность и развеять мифы об использовании SAF среди операторов, желающих использовать такое топливо, и FBO, желающих его поставлять. *Руководство* поддерживается специальным веб-сайтом с дополнительными ресурсами и другими сведениями о SAF. *Руководство* представлено в мае 2018 года на Конференции и выставке европейской деловой авиации (ЕВАСЕ) в Женеве (Швейцария), где получило всеобщее признание. Там же главы ассоциаций коалиции также обнародовали декларацию, в которой открыто пообещали совместно работать для продвижения развития и использования SAF в отрасли.

2.6 По итогам запуска руководства коалиция начала организацию и проведение мероприятий с демонстрацией SAF. Первое мероприятие было проведено в январе 2019 года в аэропорте Ван-Найс (KVNУ) в Лос-Анджелесе (США) — одном из самых многолюдных аэропортов авиации общего назначения, где ежегодно для различных нужд частной, деловой и государственной авиации проводится 231 000 операций. К коалиции присоединились местные общественные деятели и акционеры отрасли, выразившие свою поддержку. Во время мероприятия было проведено три демонстрационных полета для прессы. В тот день более двух сотен операторов использовали имеющееся топливо SAF.

2.7 Второе мероприятие было проведено в аэропорту TAG Фарнборо (EGLF) в окрестностях Лондона (Соединенное Королевство) в мае 2019 года накануне выставки ЕВАСЕ 2019. Его целью была заправка воздушных судов, направляющихся в Женеву в качестве участников наземной экспозиции выставки. Более того, в дополнение к мероприятию в Фарнборо коалиция обеспечила наличие топлива на трех других стратегических точках для воздушных судов, летящих в Женеву: аэропорт Кан-Карпике во Франции (LFRK), аэропорт Стокгольм-Арланда (ESSA) в Швеции и аэропорт Репаблик в окрестностях Нью-Йорка (KFRG). В итоге наличием SAF воспользовались 27 воздушных судов на пути в Женеву для участия в наземной экспозиции ЕВАСЕ.

2.8 Главной идеей этих двух мероприятий, проведенных в 2019 году, было желание коалиции дополнить *Руководство по SAF* расширенным процессом обучения. Поэтому группа технических экспертов на каждом демонстрационном мероприятии и на ЕВАСЕ 2019 стремилась развеять мифы об использовании SAF, имеющиеся среди операторов воздушных судов для деловых полетов. В обсуждениях участвовали эксперты отрасли, представляющие операторов,

производителей комплектного оборудования, а также производителей и поставщиков топлива, которые отвечали на вопросы и взаимодействовали непосредственно с пользователями воздушных судов, управляющими компаниями, FBO, представителями отрасли и прессы.

3. СЛОЖНОСТИ И ДАЛЬНЕЙШИЕ ДЕЙСТВИЯ

3.1 Представители деловой авиации и коалиция SAF продолжают проведение демонстрационных мероприятий, поиск возможностей для увеличения понимания важности SAF и для обучения использованию этого топлива, а также поиск поставщиков SAF в места, где топливо востребовано операторами.

3.2 При этих демонстрационных мероприятиях и использовании SAF в деловой авиации возникали определенные сложности, включая проблему достаточного снабжения SAF по приемлемым ценам по сравнению с обычным авиационным топливом. IBAC выражает признание за ту поддержку, которую оказывает ИКАО для главной проблемы экологической безопасности, и внедрение комплекса мер, который включает повышенное внимание к SAF. Однако внедрение национальными правительствами политик и средств для способствования более широкому производству и использованию SAF будет играть ключевую роль для побуждения попыток производства и использования SAF в объемах, которые сделают это экономически обоснованным, а также безвредным для окружающей среды.

3.3 Отрасль деловой авиации, как и коммерческие авиалинии, имеет в данный момент проблемы с внедрением SAF, варьирующиеся от малых объемов производства до повышенных затрат в дополнение к и так незначительной прибыли. К тому же операторы воздушных судов для деловых полетов сталкиваются с трудностями географической доступности SAF, учитывая тот факт, что они преимущественно обслуживают более удаленные или малоосвоенные территории. Средства касательно стоимости продукта и инфраструктуры объектов необходимо направить непосредственно на эти главные проблемы и предоставить возможность сообществу деловой авиации, насчитывающему более 22 200 турбовентиляторных воздушных судов и обслуживающему регионы по всему миру, полностью воспользоваться преимуществами SAF.

3.4 Касательно будущих перспектив, поддержка ИКАО и государств-членов будет ключевым фактором в снижении зависимости авиации от ископаемого топлива, уменьшении выбросов CO₂ и в поддержании возможности деловой авиации выполнить свои обязательства по снижению влияния на изменение климата.