



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата

СОДЕЙСТВИЕ СОЗДАНИЮ КОМПЛЕКСНОЙ СИСТЕМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЛЯ РАЗРАБОТКИ УСТОЙЧИВО ПРОИЗВОДИМОГО АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА

(Представлено государствами Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию, КОСЕСНА² и ИАТА при поддержке Аргентины, Боливии (Многонационального Государства), Чили, Кубы, Доминиканской Республики, Панамы, Парагвая и Уругвая³)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Охрана окружающей среды является одной из стратегических целей ИКАО, которая подразумевает реализацию различных инициатив, направленных на сокращение эмиссии CO₂ в секторе международной авиации в соответствии с Целями ООН в области устойчивого развития.

Следует напомнить, что участники 38-й Ассамблеи впервые высказались в поддержку использования альтернативного авиационного топлива, в частности смесового топлива, в качестве важного инструмента сокращения эмиссии в секторе международной авиации, как это указано в резолюции А38-18 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"*. Примечательно, что эта поддержка вновь отражена в п. 2.1 недавнего доклада, посвященного осуществимости долгосрочной желаемой цели (LTAG) по сокращению эмиссии CO₂ международной гражданской авиации, который был опубликован в марте 2022 года.

Следует также напомнить, что на Конференции по авиации и альтернативным видам топлива 2009 года (СААФ/1) была создана Глобальная рамочная программа ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива (GFAAF). Это было сделано в ответ на продемонстрированную техническую осуществимость устойчивого производства эквивалентного альтернативного авиационного топлива; при этом была признана необходимость принятия соответствующих мер политики и мер стимулирования для внедрения таких видов топлива.

Вторая Конференция по авиации и альтернативным видам топлива (СААФ/2), состоявшаяся в октябре 2017 года, выпустила рекомендации и декларацию, в которую было включено *Концептуальное видение ИКАО в области устойчиво производимого авиационного топлива на период до 2050 года* в качестве "живого" документа, который позволит к 2050 году заменить основную долю используемого топлива на SAF.

¹ Текст документа на испанском языке представлена корпорацией КОСЕСНА.

² Белиз, Коста-Рика, Сальвадор, Гватемала, Гондурас и Никарагуа.

³ Государства – члены ЛАКГА.

Цель заключается в создании долгосрочной рыночной перспективы при понимании того, что эти виды топлива должны разрабатываться и внедряться таким образом, чтобы быть жизнеспособными с технической и экономической точек зрения, безопасными, социально ориентированными и экологически приемлемыми. Существует также очевидная необходимость в обеспечении большей согласованности и создании стимулов для дальнейших исследований и внедрения SAF заинтересованными сторонами в международной гражданской авиации.

Действия: Ассамблее с почтением предлагается:

а) поблагодарить государства – члены ИКАО и САЕР, различные группы экспертов по вопросам окружающей среды и изменения климата в Секции охраны окружающей среды ИКАО, а также отраслевые целевые группы в секторе международной авиации за их усилия по обеспечению энергетического перехода в интересах экономической, социальной и экологической устойчивости авиации;

б) просить Совет ИКАО продолжать поощрять представление в рамках компетентных внутренних структур технических предложений по созданию всеобъемлющей глобальной системы, включающей меры политики и рекомендуемую практику в области устойчиво производимого авиационного топлива (SAF), для представления на утверждение 41-й Ассамблее. Цель заключается в том, чтобы государства-члены могли разработать нормативную базу и план реализации в качестве первоочередной меры на пути к достижению долгосрочных желаемых целей (LTAG) в области охраны окружающей среды; и

с) просить Управление технического сотрудничества ИКАО (ТСВ) изыскать технические и экономические ресурсы через глобальные фонды, занимающиеся вопросами охраны окружающей среды и изменения климата, для финансирования планов и программ государств в целях эффективной передачи технологий, которые позволят перейти на использование SAF.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью " <i>Охрана окружающей среды</i> "
<i>Финансовые последствия</i>	Для внедрения стандартов и рекомендуемой практики ИКАО потребуются дополнительные финансовые ресурсы
<i>Справочный материал</i>	Резолюция A38-18 " <i>Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата</i> "

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 С 2009 года Международная организация гражданской авиации (ИКАО) поощряет государства-члены и авиационный сектор к продвижению и согласованию инициатив по устойчивому производству альтернативного авиационного топлива (SAF). На 38-й Ассамблее ИКАО была принята резолюция A38-18, в которой отмечалось, что производство SAF требует от государств принятия соответствующих мер политики и мер стимулирования для создания долгосрочной рыночной перспективы.

1.2 В резолюции ИКАО обращается к государствам-членам с просьбой принять внутри своих национальных администраций скоординированный подход к разработке таких мер политики. Власти нескольких государств-членов разработали или в настоящее время разрабатывают различные инструменты для поддержки внедрения и использования SAF.

1.3 Ожидается, что авиационные власти во всем мире разработают нормативно-правовую базу и сформулируют требования, ориентируясь на схожие показатели. В отсутствие согласованного подхода существует риск того, что в конечном итоге появится множество различных требований и норм, что может привести к возникновению экономического и административного бремени, влияющего на конкурентоспособность авиационного сектора.

1.4 Следует напомнить, что на первой Конференции по авиации и альтернативным видам топлива (СААФ/1) была создана Глобальная рамочная программа ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива (GFAAF), которая позволила добиться таких успехов, как создание новых методов сертификации SAF и увеличение числа аэропортов, регулярно использующих эти виды топлива.

1.5 На второй Конференции по авиации и альтернативным видам топлива (СААФ/2) в октябре 2017 года были приняты рекомендации и декларация, в которой было изложено *Концептуальное видение ИКАО в области устойчиво производимого авиационного топлива на период до 2050 года*. Для реализации этого видения необходимо определить различные этапы внедрения и выведения на рынок, а также нормативно-правовую базу.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 В настоящее время SAF, производимые из возобновляемой биомассы, могут служить в качестве смесового альтернативного топлива, что означает, что для их использования не нужно переоборудовать самолеты, и их можно смешивать с традиционным ископаемым топливом. Некоторые эксперты⁴ считают, что SAF и рыночные меры (PM) в настоящее время являются единственными вариантами снижения уровня эмиссии CO₂ в долгосрочной перспективе. С учетом требуемой удельной энергоемкости и механизма выполнения полета, жидкое топливо является единственным реалистичным вариантом для коммерческой авиации. Несмотря на критические замечания относительно различных недостатков SAF, эти виды топлива действительно имеют преимущества для авиационного сектора с точки зрения экономики (снижение зависимости от колебаний цен на нефть), эффективности (более высокое содержание энергии), окружающей среды (сокращение эмиссии до 80 %) и общего блага (прямое и косвенное создание рабочих мест).

2.2 В своем отчете *Waypoint 2050* Группа действий по вопросам воздушного транспорта (АТАГ) указывает, что достичь установленные в 2013 году цели углеродной нейтральности можно благодаря выполнению положений резолюции ИКАО А38-18. Однако это зависит от коллективных действий не только заинтересованных сторон в авиации, но также правительств, исследователей и представителей энергетического сектора. В отчете *Waypoint 2050* говорится, что правительствам придется предпринять конкретные действия для стимулирования разработки SAF или инвестирования в этот процесс, и что наилучшим средством достижения целевого показателя отрасли к 2050 году или его превышения является быстрое глобальное расширение использования SAF и других новых источников энергии. В отчете делается вывод о том, что к 2050 году потребуется от 330 до 445 млн тонн SAF.

2.3 Сегодня менее 0,1 % топлива, используемого в авиации, получают из SAF. Для достижения критической массы, по мнению экспертов, объем производства должен увеличиться до 2 % к 2025 году, а затем начать быстро расти. Вероятно, этот уровень станет переломным моментом, после которого падение цен на SAF приведет к значительному увеличению объемов его производства. Однако правительства и органы власти должны будут оказать производителям поддержку для преодоления отметки в 2 %.

2.4 Важно, чтобы ИКАО как высший регулятор в сфере международной гражданской авиации продолжала поощрять усилия по разработке всеобъемлющей нормативной базы в качестве стимула для государств и отраслей, участвующих в разработке SAF. Несмотря на большие усилия государств и отрасли, пока сделано недостаточно для достижения целей, обозначенных в докладе по вопросу осуществимости LTAG, который был представлен в ходе Глобальных диалогов в сфере авиации (GLADs) в марте/апреле 2022 года.

⁴ Исследование Waypoint 2050: https://aviationbenefits.org/media/167187/w2050_full.pdf.

2.5 Некоторые государства нашего региона добились заметного прогресса в области использования SAF благодаря природным ресурсам, разнообразию сырьевого материала и новым доступным технологиям. Именно поэтому мы считаем, что страны Латинской Америки и Карибского бассейна обладают огромным потенциалом для развития отрасли SAF, которая поможет государствам в их экономическом развитии. Соответственно, несколько стран региона продвигают и внедряют меры политики для будущего производства SAF. Если эти меры будут разрабатываться устойчивым с экологической, социальной и экономической точек зрения образом, они откроют стратегические возможности для развития на местах и диверсификации местных и национальных энергетических систем. В других частях мира SAF высоко ценятся правительствами, частными инвесторами, фермерами и широкой общественностью, в частности, из-за их потенциального вклада в сокращение выбросов парниковых газов.

2.6 Мы высоко оцениваем работу ИКАО и ее государств-членов, региональных комиссий и ИАТА, результатом которой стало принятие обязательства по достижению *чистого нулевого уровня выбросов CO₂ к 2050 году*, в рамках которого разработан амбициозный план, предусматривающий, что 65 % от общего сокращения объемов эмиссии должно быть достигнуто за счет использования SAF. Это, безусловно, потребует широкой координации между заинтересованными сторонами в рамках реализации мер политики и рекомендуемой практики.

3. ВЫВОДЫ

3.1 Внедрение SAF открывает для государств во всем мире и в Латиноамериканском регионе великолепные возможности для создания высокорентабельных экономических, социальных и экологических предприятий в средне- и долгосрочной перспективе. Однако для этого необходимо, чтобы ИКАО помогла создать систему мер политики и рекомендуемой практики, включающую, по крайней мере, некоторые из следующих элементов:

- a) содействие использованию глобальных фондов, занимающихся вопросами охраны окружающей среды и климата, для привлечения экономических и технологических ресурсов, позволяющих достичь желаемых целей в области охраны окружающей среды в рамках энергетического перехода;
- b) разработка системы, включающей меры политики и рекомендуемую практику, которая даст потенциальным инвесторам уверенность и убежденность в наличии финансирования научно-исследовательских и производственных объектов в государствах;
- c) разработка системы коэффициентов для увеличения уже сделанных инвестиций, а также создание свидетельств о предотвращении загрязнения, источником которого является международный авиационный сектор, чтобы стимулировать исследования и инвестиции в эту область и обеспечить широкие социальные, экологические и экономические выгоды;
- d) содействие наращиванию потенциала и проведению подготовки по темам, связанным с использованием SAF и его преимуществами, в целях оказания поддержки государствам-членам.