



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

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

ФИНАНСИРОВАНИЕ ДОСТИЖЕНИЯ АМБИЦИОЗНОЙ ДОЛГОСРОЧНОЙ ЖЕЛАЕМОЙ ЦЕЛИ И ПОДДЕРЖКА НАРАЩИВАНИЯ ПОТЕНЦИАЛА

(Представлено Чехией от имени Европейского Союза и его государств-членов¹, других государств-членов Европейской конференции гражданской авиации² и ЕВРОКОНТРОЛЯ)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Достижение амбициозной долгосрочной желаемой глобальной цели по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации (LTAG) потребует различных средств реализации, в том числе инвестиций для финансирования необходимых эксплуатационных изменений, совершенствования технологий, а также более масштабного производства и внедрения устойчиво производимых видов авиационного топлива, которые необходимы для декарбонизации воздушного транспорта.

Можно предположить, что большим подспорьем для ряда государств, особенно с менее развитой авиационной системой, в частности развивающихся государств, стала бы поддержка для развития технических знаний, обеспечения доступа к финансированию и привлечения инвестиций. Это необходимо для того, чтобы в процессе экологического перехода в авиации ни одна страна не осталась без внимания.

В данном документе перечислены возможные пути оказания поддержки государствам при помощи предоставления им эффективных средств достижения амбициозной LTAG, и предложены действия для обеспечения ее достижения. Сюда относятся, в частности, предложения по более эффективному наращиванию потенциала, а также предложение по созданию под руководством ИКАО инициативы по финансированию деятельности в области климата, которая объединила бы государства, отрасль, финансовые учреждения и инвестиционное сообщество и упростила бы доступ к инвестициям и технической поддержке проектов по развитию инфраструктуры для содействия декарбонизации авиации к 2050 году в соответствии с инициативой *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB).

¹ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция и Эстония.

² Албания, Армения, Азербайджан, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Республика Молдова, Монако, Черногория, Северная Македония, Норвегия, Сан-Марино, Сербия, Швейцария, Турция, Украина и Соединенное Королевство.

<p>Действия: Ассамблее предлагается одобрить действия, указанные ниже (а также в п. 5):</p> <p>а) согласиться с важностью наличия средств на реализацию и усилий по наращиванию потенциала для оказания помощи всем государствам – членам ИКАО в достижении амбициозной LTAG для международной авиации;</p> <p>б) призвать государства, отрасль, международные и региональные организации оказать поддержку в области наращивания потенциала нуждающимся в помощи государствам для достижения амбициозной LTAG, в том числе за счет добровольных взносов в бюджет ИКАО и поддержки инициативы <i>"Ни одна страна не остается без внимания"</i>;</p> <p>с) одобрить предложение о всеобъемлющей инициативе по финансированию деятельности в области климата для поддержки всех государств, в частности наименее развитых стран, развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государств, в получении доступа к частному и государственному финансированию для поддержки их усилий по сокращению эмиссии CO₂ и декарбонизации авиации к 2050 году;</p> <p>д) поручить ИКАО предпринять необходимые шаги для облегчения доступа ее Договаривающихся государств к источникам финансирования и предоставления государствам специализированной помощи;</p> <p>е) поручить ИКАО провести консультации с государствами, финансовыми учреждениями, а также государственными и частными инвесторами для оценки имеющихся инвестиций, и, в конечном счете, для обеспечения доступа к инвестициям путем подбора для инвесторов проектов развития инфраструктуры, в частности, предназначенной для SAF и других соответствующих инициатив;</p> <p>ф) поручить ИКАО приступить к разработке и реализации стратегического плана на следующий трехлетний период 2023–2025 гг. для достижения изложенных выше целей.</p>	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью <i>"Охрана окружающей среды"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочный материал</i>	

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Декарбонизация авиационного сектора для поддержки глобальных желательных экологических целей ИКАО открывает значительные политические, социальные и экономические возможности для государств – членов ИКАО.

1.2 В исследовании Комитета ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), посвященном целесообразности LTAG, подчеркивается потенциал для значительного сокращения эмиссии CO₂ за счет принятия мер в авиационном секторе, включая использование инновационных технологий, операций и топлива.

1.3 Наличие средств на реализацию может помочь государствам в достижении амбициозной LTAG. Некоторые государства в настоящее время имеют больше возможностей в этом отношении, а усилия других стран, имеющих меньше возможностей, требуют поддержки в соответствии с инициативой *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB). Следует рассмотреть потребности государств в части поддержки для обеспечения доступа к финансированию в целях содействия удовлетворению потребностей в инвестициях и для покрытия других затрат, предотвращая при этом риски торможения роста авиационного сектора и

обеспечивая совместное использование открывающихся преимуществ и возможностей для роста, обеспечиваемых благодаря декарбонизации авиации.

1.4 Устойчиво производимое авиационное топливо (SAF) станет ключевым элементом усилий по декарбонизации авиации. Согласно исследованию CAEP, основное сокращение эмиссии CO₂ к 2050 году произойдет за счет топлива и более чистых источников энергии – до 55 %. Ожидается, что благодаря SAF будет создано или сохранено до 13,7 млн рабочих мест, а сами они потребуют общих инвестиций в размере 1,1–1,4 трлн долл. США. Для производства SAF в необходимых объемах потребуется от 5000 до 7000 малых производственных объектов, что повысит энергетическую безопасность и устойчивость многих государств.

1.5 Хотя в некоторых государствах в настоящее время технологии и производство SAF находятся на очень низком уровне развития, многие из них располагают значительными, но неиспользуемыми ресурсами в виде сырья из биомассы и отходов, а также природными условиями, благоприятствующими производству энергии за счет возобновляемых источников. В настоящее время некоторые государства экспортируют это сырье в другие страны, в свою очередь инвестирующие в возобновляемые источники энергии, и при этом импортируют керосин. Повышение способности государства производить SAF из имеющихся ресурсов может улучшить ситуацию с энергетической и экономической безопасностью.

1.6 Эффективное и быстрое наращивание масштабов производства SAF представляет собой ключевую меру в краткосрочной и среднесрочной перспективе, необходимую для достижения наших коллективных экологических целей. ИКАО обладает всем необходимым для оказания государствам поддержки с использованием возможностей, которые открываются благодаря применению SAF в соответствии с нашими экологическими целями в более широком смысле слова.

2. ДОСТУП К ГОСУДАРСТВЕННОМУ ФИНАНСИРОВАНИЮ ДЛЯ СМЯГЧЕНИЯ ПОСЛЕДСТВИЙ ИЗМЕНЕНИЯ КЛИМАТА

2.1 Как указано на веб-сайте ИКАО, существует множество источников финансовой поддержки мер сокращения авиационной эмиссии, чтобы государства могли внести свой вклад в достижение LTAG. Инструктивный материал по финансированию сокращения авиационной эмиссии, подготовленный ИКАО и по линии проекта содействия Программы развития ООН (ПРООН) (2015–2019 гг.), представляет собой ценный ресурс для государств, которым требуется финансовая поддержка, поскольку в нем перечислены программы государственного финансирования проектов по снижению уровня авиационной эмиссии.

2.2 Анализ имеющихся средств показывает, что значительный объем финансовых ресурсов направляется на программы, связанные со смягчением последствий изменения климата, и что эти программы тесно связаны с государственным климатическим финансированием по линии ООН, международных банков развития, неправительственных организаций, а также различных частных партнеров и заинтересованных сторон. В инструктивном материале рассматриваются такие инструменты, как гранты, займы, облигации, гарантии и страхование, а также прямые инвестиции в акционерный капитал. В нем рассматриваются многосторонние климатические фонды, двустороннее финансирование, многосторонние и региональные банки развития, региональные и национальные фонды. Он помогает определить необходимый объем финансирования и получить доступ к нему, а также в нем охватываются вопросы, касающиеся возобновляемых источников энергии, энергоэффективности, электрификации и SAF.

3. ИНИЦИАТИВА ПО ФИНАНСИРОВАНИЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ОБЛАСТИ КЛИМАТА ДЛЯ ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ ГОСУДАРСТВАМ В ИХ УСИЛИЯХ ПО ДЕКАРБОНИЗАЦИИ АВИАЦИИ

3.1 Одновременно с усилиями ИКАО по согласованию LTAG, нам необходимо помочь наиболее нуждающимся в поддержке государствам получить доступ к финансам и инвестициям, необходимым для качественного развития новой инфраструктуры. Учитывая масштаб необходимых инвестиций – потенциально речь идет о суммах более 1 трлн долл. США – потребуется доступ к финансированию со стороны и частного, и государственного сектора. Уже привлечено достаточное государственное и частное финансирование под проекты по декарбонизации авиации, однако необходимо принять меры для обеспечения притока этих финансовых ресурсов в сектор, при том таким образом, чтобы все государства – члены ИКАО, включая развивающиеся государства, могли получить к ним доступ.

3.2 Представители финансового сектора сообщили ИКАО, что необходимые ресурсы уже находятся в частных и институциональных финансовых фондах, которые все чаще ищут экологически полезные проекты, в которые можно вкладывать средства. Более того, представители отрасли неоднократно заявляли, что самым важным шагом, который ИКАО может предпринять для увеличения финансирования SAF и других усилий по декарбонизации, является согласование LTAG. Это направит необходимый рыночный сигнал, еще больше увеличив спрос на SAF и другие проекты по декарбонизации в долгосрочной перспективе. Для более активного привлечения капитала всем государствам следует развивать подлинное партнерство между частным и государственным секторами – смешанное финансирование, при котором государственный, институциональный, частный, стратегический и благотворительный капитал и ресурсы объединяются под эгидой инновационных платформ. Кроме того, проекты по декарбонизации авиации в развивающихся странах соответствуют критериям ряда уже существующих государственных фондов.

3.3 Кроме того, необходимо наладить более тесные связи между государствами и инвесторами и повысить осведомленность обеих сторон о значительных возможностях проектов по декарбонизации авиации, особенно в развивающихся государствах. Имеет смысл рассмотреть такие идеи, как назначение специальных посланников по финансированию мероприятий в области изменения климата. Многим государствам также не помешало бы поддержать повышение привлекательности деловой среды для привлечения инвестиций в проекты.

3.4 Хотя государства и отрасль играют главную роль в проектах по декарбонизации авиации, существует явная потребность в том, чтобы ИКАО в рамках инициативы NCLB оказывала помощь наименее развитым странам (НРС), развивающимся странам, не имеющим выхода к морю (РСНВМ), и малым островным развивающимся государствам (МОРАГ), в частности, путем обмена проектными предложениями, создания инвестиционных сетей и совершенствования национальной нормативно-правовой базы, необходимой для стимулирования внедрения низкоуглеродных технологий, что имеет решающее значение для стимулирования рыночной активности частного сектора и привлечения инвестиций.

3.5 ИКАО имеет все возможности для того, чтобы сыграть важную роль в укреплении партнерских отношений между государствами, заинтересованными сторонами в отрасли (включая производителей сырья и SAF, изготовителей, аэропорты и авиакомпании), донорами, финансовыми учреждениями и инвестиционным сообществом. Ее роль лидера мирового сообщества гражданской авиации придает уверенности как государствам, так и частному сектору при инвестировании в столь необходимые предприятия по производству SAF во всех государствах. В частности, у ИКАО имеется более чем 70-летний опыт оказания государствам технической помощи и помощи в управлении инфраструктурой проектов, сохраняя при этом строгий нейтралитет, объективность и прозрачность, не преследуя никакие коммерческие или национальные интересы, и все эти преимущества можно применить в рамках проектов развития экологической инфраструктуры.

3.6 В связи с этим ИКАО следует выступить с "Инициативой по финансированию деятельности в области климата", сыграв роль доверенного посредника в целях содействия сотрудничеству между частными и государственными заинтересованными сторонами, в том числе:

- a) выполнить роль связующего звена или посредника для установления контактов между частными инвесторами, финансовыми учреждениями, отраслью и государствами в поддержку их усилий по поиску подходящего государственного или частного инвестиционного партнера (партнеров) для разработки и реализации проектов; и содействовать диалогу между финансовыми учреждениями, правительствами и отраслью с целью получения максимальных преимуществ и снижения рисков от инвестиций в проекты по декарбонизации, одновременно повышая осведомленность государств о прямых и косвенных экономических выгодах от инвестиций в проекты по декарбонизации;
- b) оказывать помощь государствам при разработке передовых проектов, а также содействовать их усилиям по повышению осведомленности и получению доступа к источникам финансирования и установлению контактов с инвесторами, которые хорошо подходят для удовлетворения их потребностей;
- c) оказание помощи НРС, РСНВМ и МОРАГ в формировании привлекательной деловой среды, которая стимулировала бы финансирование частным сектором проектов по декарбонизации авиации в их соответствующих государствах и снижала бы риски для инвесторов;
- d) выполнять в тех государствах, где это необходимо, функции доверенного посредника между государствами, финансовыми учреждениями, инвесторами и отраслевыми партнерами, участвующими в разработке и внедрении этих проектов. Аналогичным образом, ИКАО могла бы помочь повысить осведомленность государств об этих вопросах и SAF путем разработки соответствующих комплексов мер по осуществлению.

3.7 Необходимы срочные действия для привлечения достаточных инвестиций на развитие SAF и другие проекты по декарбонизации для достижения наших экологических целей и для поддержки государств в этом деле. Ожидается, что по мере того, как все больше государств и участников отрасли будут подключаться к этой инициативе, она вызовет положительный эффект в глобальном масштабе и поможет раскрыть дополнительные возможности. Это позволит также развить успех уже предпринятых ИКАО действий в области изменения климата, например успешного установления ею глобальных стандартов устойчивости авиационного топлива.

4. ДОБРОВОЛЬНЫЕ ВЗНОСЫ И НАРАЩИВАНИЕ ПОТЕНЦИАЛА

4.1 Кроме того, существует также потребность в наращивании потенциала и привлечении добровольных взносов для поддержки необходимого перехода к декарбонизации воздушного транспорта. В июне 2022 года ИКАО приступила к реализации "Программы ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала в области устойчиво производимых видов авиационного топлива (ACT-SAF)". Программа ACT-SAF призвана лечь в основу мер поддержки государств, с тем чтобы они могли полностью раскрыть свой потенциал в части, касающейся разработки и внедрения SAF в соответствии с инициативой NCLB, Концептуальным видением ИКАО в области SAF до 2050 года и тремя основными направлениями устойчивого развития Организации Объединенных Наций. Участвовать в этой программе призваны государства, международные организации и отрасль.

4.2 Кроме того, Добровольному фонду охраны окружающей среды ИКАО следует активнее информировать общественность о своей деятельности, а государства следует призвать вносить в него взносы, выделяя их под конкретные мероприятия ИКАО по LTAG.

4.3 Наконец, другие мероприятия по наращиванию потенциала и поддержке могут проводиться на двусторонней основе в рамках программ сотрудничества, оказания технической помощи и аналогичных мероприятий.

4.4 В частности, эти мероприятия, должны позволить развить навыки и укрепить потенциал национальных экспертов, с тем чтобы гарантировать эффективное выполнение ими своих обязанностей. К ним также могут относиться практикумы по использованию решений, которые государства могут внедрять для достижения своих целей, включая понимание вероятных затрат, и помощь в мониторинге и измерении эмиссии CO₂ от международной авиации, а также практикумы по обмену опытом.

4.5 В последние годы страны европейского региона поддерживают многочисленные мероприятия по наращиванию потенциала в области изменения климата, например, проект помощи ИКАО – ЕС в рамках АСТ-CORSIA и программу ЕКГА по наращиванию потенциала в области охраны окружающей среды, и намерены продолжать делать это впредь.

5. ДЕЙСТВИЯ

5.1 Ассамблее предлагается:

- a) согласиться с важностью наличия средств на реализацию и усилий по наращиванию потенциала для оказания помощи всем государствам – членам ИКАО в достижении амбициозной LTAG для международной авиации;
- b) призвать государства, отрасль, международные и региональные организации оказать поддержку в области наращивания потенциала нуждающимся в помощи государствам для достижения амбициозной LTAG, в том числе за счет добровольных взносов в бюджет ИКАО и поддержки инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"*;
- c) одобрить предложение о всеобъемлющей инициативе по финансированию деятельности в области климата для поддержки всех государств, в частности наименее развитых стран, развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государств, в получении доступа к частному и государственному финансированию для поддержки их усилий по сокращению эмиссии CO₂ и декарбонизации авиации к 2050 году;
- d) поручить ИКАО предпринять необходимые шаги для облегчения доступа ее Договаривающихся государств к источникам финансирования и предоставления государствам специализированной помощи;
- e) поручить ИКАО провести консультации с государствами, финансовыми учреждениями, а также государственными и частными инвесторами для оценки имеющихся инвестиций, и, в конечном счете, для обеспечения доступа к инвестициям путем подбора для инвесторов проектов развития инфраструктуры, в частности, предназначенной для SAF и других соответствующих инициатив;

- f) поручить ИКАО приступить к разработке и реализации стратегического плана на следующий трехлетний период 2023–2025 гг. для достижения изложенных выше целей.

– КОНЕЦ –