



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

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

**ПОВЫШЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ УСТОЙЧИВОСТИ: ВАЖНОСТЬ УСТОЙЧИВОГО
АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА**

(Представлено международными партнерами по развитию, инновациям
и устойчивому развитию авиации (iPADIS))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Достижение среднесрочной амбициозной цели сохранения глобальных чистых выбросов углерода от международной авиации с 2020 года на прежнем уровне и предлагаемой долгосрочной амбициозной цели (LTAG) чистых нулевых выбросов углерода к 2050 году требует быстрого сокращения и ликвидации внутрисекторальных выбросов. Устойчивое авиационное топливо (SAF) предлагает, пожалуй, лучший потенциал для достижения LTAG в ближайшем будущем.

SAF является для государств, особенно развивающихся стран, обнадеживающим способом диверсификации своей экономики, расширения своих технических знаний и опыта и содействия национальному технологическому развитию при одновременном эффективном содействии сокращению авиационных выбросов. Однако, быстрое развитие и развертывание SAF требуют политической воли, стимулирующей политики и экономических стимулов со стороны правительств.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению информацию, содержащуюся в настоящем документе;
- б) настоятельно призвать ИКАО, государства-члены, региональные организации и авиационную промышленность уделять больше внимания разработке и развертыванию SAF; разрабатывать и согласовывать глобальную, региональную и национальную политику в области SAF; а также сотрудничать с неправительственными организациями и организациями гражданского общества в деле информирования правительств и обществ о преимуществах SAF;
- в) просить ИКАО укреплять свое сотрудничество с государствами-донорами, партнерами по развитию, финансовыми учреждениями, производителями и распространителями SAF и другими соответствующими заинтересованными сторонами в целях содействия наращиванию потенциала, доступу к финансированию и передаче технологии, с тем чтобы государства могли развивать свою отрасль SAF, в том числе посредством партнерских отношений между государственным и частным секторами и совместными предприятиями.

Стратегические цели

Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Охрана окружающей среды"

¹ Версии документа на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках представлены iPADIS.

<i>Финансовые последствия</i>	Мероприятия, упомянутые в настоящем документе, должны осуществляться за счет ресурсов, имеющихся в регулярном бюджете на 2023–2025 годы, и/или за счет внебюджетных взносов в соответствии с бизнес-планом ИКАО на 2023–2025 годы
<i>Справочный материал</i>	A41-WP/369, <i>Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Изменение климата является экзистенциальным вызовом для нашей планеты, и каждая страна и глобальный экономический сектор должны внести свой вклад в ограничение воздействия выбросов парниковых газов на климат. Поэтому ключевой целью iPADIS является содействие устойчивому развитию авиации и пропаганда экологической устойчивости и снижение негативного воздействия роста авиации на изменение климата.

1.2 По мере того, как авиационная промышленность восстанавливается после последствий пандемии COVID-19, ожидается, что вклад воздушного транспорта в глобальные выбросы углерода и его негативное влияние на изменение климата снова будут расти. iPADIS высоко оценивает устойчивое лидерство ИКАО и сосредоточение внимания на глобальных амбициозных целях для международного авиационного сектора по повышению эффективности использования топлива на 2 % в год и коллективной среднесрочной глобальной амбициозной цели сохранения глобальных чистых выбросов углерода от международной авиации с 2020 года на прежнем уровне.

1.3 iPADIS также поддерживает рассмотрение этой Ассамблеей коллективной долгосрочной амбициозной цели (LTAG) для международной авиации с нулевыми выбросами углерода к 2050 году, как указано в A41-WP/369 "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*".

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Авиация является ключевым фактором мировой торговли и туризма и основным прямым и косвенным вкладчиком в валовой внутренний продукт (ВВП) стран. Сохранение доступа к социально-экономическим благам авиации имеет важное значение для всех стран и народов мира. Например, для развивающихся стран, таких как малые островные развивающиеся государства (Small Island Developing States (SIDS)) и развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю (Landlocked Developing Countries (LLDCs)), воздушное транспортное сообщение является экзистенциальным требованием для их процветания и социально-экономической интеграции в мире и, в конечном счете, для достижения их целей в области устойчивого развития (SDGs). Однако большинство SIDS и LLDCs также весьма уязвимы к повышению уровня океана, наводнениям, эрозии почв, палящим тепловым волнам, засухам, опустыниванию и другим последствиям глобального потепления.

2.2 Совет ИКАО при поддержке своих технических органов и Секретариата проделал огромную работу по всем аспектам корзины мер по решению проблемы изменения климата, включая нормы выбросов CO₂ авиационной техники; совершенствование оперативной деятельности; устойчивое авиационное топливо (SAF) и внедрение схемы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA).

2.3 Успех усилий ИКАО в области охраны окружающей среды в конечном счете зависит от глобального сотрудничества, в рамках которого ни одна страна не остается без внимания в плане обеспечения равного доступа к воздушному транспорту и развития своего сектора гражданской авиации и где каждое государство – член ИКАО поощряется и поддерживается внести свой вклад в достижение глобальных экологических целей.

2.4 iPADIS приветствует продолжающиеся исследования и разработки двигательных установок с нулевым уровнем выбросов с использованием инновационных источников энергии в воздушном транспорте, таких как водород и возобновляемая электроэнергия. iPADIS также приветствует нынешний акцент на продвижении технологий низкоуглеродного авиационного топлива (LCAF). Тем не менее, iPADIS считает, что SAF предлагает наилучший потенциал для достижения целей LTAG в ближайшем будущем.

2.5 Во-первых, доказана безопасность полетов с использованием SAF. Во-вторых, как развивающийся сектор, SAF предлагает более широкие достижимые возможности для новых участников. SAF является обнадеживающим средством для государств, особенно развивающихся стран, диверсифицировать свою экономику, расширить свои технические знания и опыт и ускорить свое технологическое развитие, эффективно способствуя сокращению авиационных выбросов и достижению LTAG. Если LCAF является низко висящим плодом для развивающихся стран и стран с формирующейся рыночной экономикой с сильной нефтегазовой промышленностью, то SAF должны представлять интерес, особенно для стран, не являющихся производителями нефти.

2.6 Часто выражается озабоченность по поводу воздействия SAF на безопасность продовольственной ситуации, что обусловлено использованием пахотных земель для выращивания некоторых видов сырья на основе сельскохозяйственных культур, а также защитой биоразнообразия. Однако, в настоящее время существует множество проверенных путей конверсии топлива, основанных на широком спектре других видов сырья, включая непродовольственные культуры, сельскохозяйственные остатки и биомассу, остаточные липиды, муниципальные и промышленные отходы. Многие сырьевые материалы лучше всего выращивать на залежных засушливых землях, которые в противном случае не подходят для производства сельскохозяйственных культур.

2.7 Ряд технико-экономических обоснований показал, что большинство государств – членов ИКАО могут участвовать в разработке и внедрении SAF и извлекать из них выгоду на социально ответственной и экологически чистой основе, в том числе в производстве сырья и переработке, хранении и распределении SAF. Для того чтобы любое правительство воспользовалось преимуществами развивающегося сектора SAF, требуется политическая воля, а также стимулирующая политика и экономические стимулы.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 iPADIS настоятельно призывает ИКАО, государства-члены и авиационную промышленность уделять больше внимания разработке и развертыванию SAF. ИКАО и региональным организациям следует активизировать взаимодействие на высоком уровне в целях разработки согласованной глобальной, региональной и национальной политики в области SAF. В этой связи сотрудничество с неправительственными организациями и организациями гражданского общества будет чрезвычайно полезным для информирования правительств и обществ о преимуществах SAF.

3.2 Воздушный транспорт является конечным пользователем SAF, эффективное сотрудничество с другими соответствующими секторами, имеющими отношение к производству и глобальному распространению SAF, имеет решающее значение. ИКАО следует сотрудничать с государствами-донорами, финансовыми учреждениями и партнерами по процессу развития в целях содействия наращиванию потенциала, доступу к финансированию и передаче технологии для развивающихся государств. Государствам следует воспользоваться многочисленными имеющимися источниками зеленого финансирования, государственными и частными партнерствами и совместными предприятиями для развития своей отрасли SAF.