



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

КОНФЕРЕНЦИЯ ПО АВИАЦИИ И АЛЬТЕРНАТИВНЫМ ВИДАМ ТОПЛИВА

Мехико, Мексика, 11–13 октября 2017 года

Пункт 3 повестки дня. Проблемы и выработка политики

Пункт 4 повестки дня. Формулирование видения ИКАО в отношении альтернативных видов авиационного топлива и будущие цели

ПРЕДЛОЖЕНИЯ КАСАТЕЛЬНО КОНЦЕПТУАЛЬНОГО ВИДЕНИЯ ИКАО В ОБЛАСТИ АВИАЦИИ И АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВИДОВ ТОПЛИВА И КАСАТЕЛЬНО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПЛАВНОГО ПЕРЕХОДА К ЗАВЕРШЕНИЮ ПРИМЕНЕНИЯ РЫНОЧНЫХ МЕР CORSIA

(Представлено Бразилией и Индонезией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе выражается поддержка разработке концептуального видения ИКАО в области авиации и альтернативных видов топлива, в том числе конкретных желательных целей в части производства. В нем также обращается внимание на обеспокоенность в связи i) со средствами поддержки достижения целей ИКАО в области климата в долгосрочной перспективе, для которой потребуется достаточное предложение устойчиво производимых видов авиационного топлива, с тем чтобы компенсировать рост авиационной эмиссии углерода после 2020 года и ii) с отсутствием в настоящее время механизма, обеспечивающего плавный и предсказуемый переход к завершению применения рыночных мер CORSIA ИКАО в 2035 году. В целях решения этих проблем в документе предложено направление дальнейших действий, предусматривающее пересмотр в будущем формулы для компенсации эмиссии в SARPS CORSIA.

Действия Конференции указаны в п. 4.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Первая конференция ИКАО по авиации и альтернативным видам топлива (CAAF), проходившая в ноябре 2009 года в Рио-де-Жанейро, одобрила использование устойчиво производимых видов авиационного топлива в качестве важного способа сокращения авиационной эмиссии. Основные рекомендации Конференции позднее вошли в резолюции Ассамблеи ИКАО, а SAF были включены в качестве главного компонента в "корзину мер" ИКАО. С этого времени ИКАО активно призывает государства-члены и отрасль оказывать содействие инициативам по разработке устойчиво производимых видов альтернативного авиационного топлива (или так называемых устойчиво производимых видов авиационного топлива, далее SAF).

1.2 В резолюции А39-2 признается, что техническая осуществимость производства эквивалентных SAF доказана и что требуется принятие соответствующих мер политики и стимулирования для создания долгосрочной рыночной перспективы; в ней также предложено государствам внедрять в своих администрациях скоординированный подход в отношении мер политического характера и инвестиций, направленных на ускорение соответствующей разработки, развертывания производства и использования чистых и возобновляемых источников энергии для авиации, в том числе SAF, в соответствии со спецификой страны.

1.3 ИКАО резолюцией А39-3 учредила систему компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) ИКАО в качестве дополнительного решения на период 2021–2035 гг. в целях достижения среднесрочных желательных целей ИКАО в области климата (углеродно-нейтральный прирост после 2020 года), однако по-прежнему отдает предпочтение использованию авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и устойчиво производимых видов альтернативного топлива перед рыночными мерами.

1.4 Кроме того, использование SAF включено в CORSIA не только в качестве способа, с помощью которого эксплуатанты могут уменьшать свои компенсационные обязательства в рамках данной системы, но и как важнейший способ достижения целей ИКАО по сокращению эмиссии после прекращения функционирования системы. SAF будут играть важную роль в сокращении эмиссии CO₂ международной авиации в долгосрочной перспективе.

2. НЕОБХОДИМОСТЬ УСТАНОВЛЕНИЯ БУДУЩИХ ЖЕЛАТЕЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ В ОБЛАСТИ ПОСТАВОК

2.1 Несмотря на огромную проделанную работу и достигнутый прогресс в доказательстве технической осуществимости производства эквивалентных SAF, с точки зрения коммерческого масштаба и доступности предложение все еще находится на очень ранних этапах, и почти не вносит реальный вклад в достижение желательных целей ИКАО в области климата.

2.2 Главное препятствие, как показали результаты нескольких исследований (1), заключается в том, что часто политика, связанная с SAF (или биоэнергетикой), не охватывает авиацию, или существующая политика в этой сфере не создает в отрасли достаточного стимула для развертывания широкомасштабного производства и сокращения стоимостного разрыва между ископаемыми видами топлива и SAF. В условиях нынешней политики предпочтение отдается наземному транспорту перед авиацией и стимулируется ориентация производства на конечных пользователей сферы дорожных перевозок.

2.3 Для разработки и внедрения SAF необходимы существенные инвестиции и время. Разработка новых технологий производства может потребовать многих лет исследований и сертификации, а строительство новых производственных мощностей обычно также занимает несколько лет.

2.4 Кроме того, новые критерии устойчивости производства, разрабатываемые ИКАО в целях применения к SAF для международной авиации, также могут ограничить имеющееся предложение SAF и потребовать от отрасли дальнейших усилий по изысканию устойчивых источников сырья и процессов преобразования.

(¹) Устойчиво производимые виды авиационного топлива для Бразилии/(SABV). Доклад о политике и мерах стимулирования (2013 год);

Дорожная карта ИАТА по устойчиво производимому авиационному топливу (2015 год);

Окончательный доклад по проекту EC Core-JetFuel о политике, мерах стимулирования и регулировании (2016 год).

2.5 Таким образом, только долгосрочные стабильные политика и цели, в том числе достаточные экономические стимулы и надлежащее признание позитивных внешних экологических факторов, связанных с SAF, могут поддержать необходимые капитальные инвестиции со стороны как государственного, так и частного сектора.

2.6 ИКАО на своей второй Международной конференции по авиации и альтернативным видам топлива (CAAF2) предлагает определить "концептуальное видение", с тем чтобы поощрять свои государства-члены к деятельности, необходимой для разработки и внедрения SAF.

2.7 Важным элементом такого концептуального видения ИКАО станет установление конкретных краткосрочных, среднесрочных и долгосрочных целей в области производства и поставок SAF.

2.8 Согласно проводимым ИКАО оценкам тенденций, потенциальные экологические выгоды от авиационных технологий и эксплуатационных усовершенствований могут быть весьма ограниченными, не обеспечивая в условиях растущего объема международного воздушного движения сокращения эмиссии CO₂, достаточного для того, чтобы обеспечить достижение желательной цели удержания глобальной нетто-эмиссии CO₂ международной авиации после 2020 года на одном уровне.

2.9 Цели, связанные с концептуальным видением ИКАО, должны быть ориентированы на достижение целей ИКАО в области климата и закрепление достигнутых результатов по окончании действия рыночных мер CORSIA (запланированном на 2035 год) путем выхода на необходимые объемы поставок SAF, с тем чтобы заполнить разрыв в объеме сокращения эмиссии, который не могут покрыть остальные меры, входящие в корзину.

3. МЕХАНИЗМ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЙ ПЛАВНЫЙ ПЕРЕХОД ОТ РМ К SAF В ПЕРИОД 2021–2035 ГГ.

3.1 Предлагается, чтобы данная Конференция по авиации и альтернативным видам топлива поручила ИКАО разработать и внедрить механизм, гарантирующий плавный переход от использования глобальных рыночных мер (РМ) к использованию устойчиво производимых видов авиационного топлива в качестве способа: обеспечения в долгосрочной перспективе достижимости желательной цели удержания глобальной нетто-эмиссии CO₂ международной авиации после 2020 года на одном уровне; составления четкого, стабильного и предсказуемого плана окончания действия РМ; а также содействия созданию условий для более амбициозных долгосрочных целей, что является задачей отрасли.

3.2 Рассматриваемый в настоящее время проект пакета SARPS CORSIA представляет собой очень важный и масштабный инструмент достижения целей ИКАО в области сокращения эмиссии. Он формирует систему рыночных мер как необходимый переходный инструмент в соответствии с резолюцией А39-3, предусматривая завершение функционирования системы в 2035 году, и включает SAF в качестве одного из способов исполнения эксплуатантами компенсационных обязательств.

3.3 Нынешней версии CORSIA, однако, недостает ключевого элемента: плана плавного выхода из схемы, который обеспечил бы переход от текущей ситуации, когда в связи с отсутствием достаточных объемов конкурентного предложения SAF рост авиационной эмиссии углерода после 2020 года в основном должен будет нивелироваться за счет компенсации в других секторах, к намеченному положению после 2035 года, когда сокращение эмиссии в полном объеме

должно будет достигаться в пределах авиационного сектора. Отсутствие предсказуемого поэтапного плана может не только создать неопределенность среди инвесторов и эксплуатантов в отношении изменений, которые будут необходимы по окончании действия РМ, но и вызвать риск ослабления в долгосрочной перспективе доверия к CORSIA и целям ИКАО в области климата.

3.4 При нынешних условиях, политике и механизмах вероятный сценарий заключается в том, что эксплуатантам воздушных судов будет выгоднее компенсировать свою эмиссию за счет покупки единиц эмиссии (EU), чем покрывать ценовой разрыв между ископаемыми видами топлива и SAF. Учитывая низкие уровни рентабельности конкурирующих авиакомпаний, стимул для использования ими SAF может быть очень слабым, что и наблюдается сегодня.

3.5 Принимая во внимание упомянутые проблемы, а также неизбежную необходимость для каждого сектора изыскать способы сокращения своей собственной эмиссии углерода в рамках долгосрочного сценария, переход к завершению применения РМ CORSIA непременно должен включать механизмы политики, предусматривающие постепенное ослабление зависимости авиационного сектора от РМ, поддержку достижения поэтапных целей в области использования SAF и уменьшение риска внезапного дезорганизующего изменения ситуации в 2035 году, когда предполагается окончание действия РМ, не допуская искажений в функционировании конкурентного рынка и вводя меры поощрения эксплуатантов воздушных судов к использованию SAF.

3.6 Механизм, предлагаемый Бразилией и Индонезией, может быть основан на пересмотре формулы для компенсации эмиссии в SARPS CORSIA (содержащейся в разделе 3.2 проекта SARPS в томе 4 Приложения 16), при котором устанавливается верхний предел суммарного увеличения эмиссии, покрываемого схемой CORSIA после 2021 года, который может быть нивелирован путем компенсации с использованием единиц эмиссии. Этот верхний предел может быть установлен, например, на уровне 90 % для 2025 года с ежегодным понижением до момента полного окончания действия РМ CORSIA.

3.7 В целях обеспечения согласованного подхода, учитывающего особые обстоятельства и соответствующий потенциал, но при этом также и принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной авиации, предлагается устанавливать верхний предел не для каждого эксплуатанта, а для всей отрасли. Это позволило бы тем эксплуатантам, которые смогут достигнуть дальнейшего сокращения эмиссии посредством мер, не относящихся к РМ, уравновесить результаты тех эксплуатантов, которые все еще вынуждены использовать компенсацию в объемах, превышающих общеотраслевой верхний предел.

3.8 Предлагаемый переходный механизм может быть включен в качестве части будущего пересмотренного варианта SARPS CORSIA ИКАО.

3.9 Предлагается, чтобы Совет ИКАО более подробно определил такой механизм при поддержке со стороны Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) ИКАО.

4. **ДЕЙСТВИЯ СААФ2**

4.1 СААФ2 предлагается:

- a) принять к сведению содержание настоящего документа;
- b) согласиться с предлагаемым концептуальным видением ИКАО и связанными с ним конкретными краткосрочными, среднесрочными и долгосрочными целями в области поставок SAF в рамках концептуального видения ИКАО в области альтернативных видов авиационного топлива;
- c) рекомендовать провести исследование и разработать механизм для его последующего включения в качестве части процесса пересмотра CORSIA, с тем чтобы гарантировать плавный переход от использования глобальных рыночных мер к использованию устойчиво производимых видов авиационного топлива и обеспечить в долгосрочной перспективе достижимость желательных целей ИКАО в области климата в соответствии с предложениями, изложенными в пп. 3.1–3.9.

— КОНЕЦ —