



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### КОНФЕРЕНЦИЯ ПО АВИАЦИИ И АЛЬТЕРНАТИВНЫМ ВИДАМ ТОПЛИВА

Мехико, Мексика, 11–13 октября 2017 года

Пункт 3 повестки дня. Проблемы и выработка политики

#### ТОЧКА ЗРЕНИЯ ИНДОНЕЗИИ НА ПОЛИТИКУ ПОДДЕРЖКИ РАЗРАБОТОК УСТОЙЧИВО ПРОИЗВОДИМЫХ ВИДОВ АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА

(Представлено Индонезией)

##### АННОТАЦИЯ

В настоящем документе выражается поддержка работы, проделанной до настоящего времени ИКАО в отношении авиации и альтернативных видов топлива, и изложена точка зрения Индонезии на содействие политике поддержки разработок устойчиво производимых видов авиационного топлива.

Действия Конференции указаны в п. 5.

#### 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Со времени проведения первой Конференции ИКАО по авиации и альтернативным видам топлива (CAAF/1) в 2009 году ИКАО активно призывает государства-члены и авиационную отрасль к содействию инициативам, способствующим разработкам устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF), и согласованию этих инициатив.

1.2 В резолюции А39-2 39-й Ассамблеи ИКАО государствам-членам было предложено внедрять в национальных администрациях координированный 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 устойчиво производимых видов авиационного топлива, в соответствии с национальными обстоятельствами.

1.3 Индонезия горячо поддерживает работу, осуществляемую ИКАО в отношении авиации и альтернативных видов топлива, в том числе техническую работу, проводимую в настоящее время ее Целевой группой по альтернативным видам топлива (AFTF) Комитета ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP).

1.4 Индонезия ввела в действие несколько принципов и подходов, ориентированных на развитие биоэнергетики на национальном уровне. Хотя они были главным образом рассчитаны на наземный транспорт, в соответствии с рекомендациями ИКАО была обозначена также цель в области авиационного биологического топлива.

1.5 В этой связи Индонезия включила использование возобновляемой энергии в государственный план действий по сокращению эмиссии международной авиации и приняла национальную дорожную карту внедрения биологического топлива на воздушном транспорте, поставив цель довести долю его использования до 2 % в 2018 году и до 5 % в 2025 году. Государственной нефтяной компании (Pertamina) было поручено осуществить необходимые инвестиции в разработку достаточных производственных мощностей.

## **2. ПРОБЛЕМЫ ПОЛИТИКИ**

2.1 Хотя ИКАО сделала важные шаги в деле продвижения SAF, вариантов политики, разработанных на сегодняшний день во всем мире, недостаточно для того, чтобы сделать использование SAF широкомасштабным.

2.2 Даже в таких странах, как Индонезия, где правительство приняло целенаправленную политику, отрасль с большой неохотой относится к ее реализации ввиду отсутствия аналогичной политики в соседних странах или на глобальном уровне, что может поставить заинтересованных лиц в стране в неблагоприятные конкурентные условия.

2.3 Национальные отрасли воздушного транспорта и энергетики были бы значительно лучше мотивированы для реализации политики, касающейся SAF, если бы был установлен долгосрочный механизм политического характера, основанный на глобальных повестках дня в области политики (таких как повестка дня ИКАО или РКИК ООН), и такая политика была бы частью скоординированных усилий по сокращению эмиссии международной авиации на глобальном и региональном уровне.

2.4 Усилия, предпринимаемые отдельными странами в области политики, затрагивающей международную авиацию, менее эффективны, чем глобально скоординированные действия, как продемонстрировало внедрение глобального механизма рыночных мер для авиации (CORSIA).

2.5 Главное препятствие политического характера состоит в том, что сегодня рост применения альтернативных видов топлива на глобальном уровне происходит исключительно благодаря политике, ориентированной на дорожный транспорт. С точки зрения Индонезии, без аналогичных мощных движущих факторов политического характера, непосредственно направленных на авиацию, цели ИКАО в области климата в среднесрочной и долгосрочной перспективе будут недостижимы.

## **3. ВАРИАНТЫ ПОЛИТИКИ СОДЕЙСТВИЯ РАЗРАБОТКАМ УСТОЙЧИВО ПРОИЗВОДИМЫХ ВИДОВ АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА**

3.1 Как представлено в документе СAAF/2-WP/11, группа AFTF CAEP изначально свела возможные варианты политики в четыре категории поддержки: поддержка, связанная с объемом, субсидирование, помощь в организации производства и помощь в научных исследованиях и разработке.

3.2 Из перечисленных вариантов Индонезия выбрала установление целей, связанных с объемом, предусматривающих достижение в соответствующие сроки целевых показателей процентного содержания биологического топлива в смесях. Основание для выбора этого варианта заключалось в установлении аналогичных подходов для дорожного и воздушного видов транспорта. В случае биологического дизельного топлива для дорожного транспорта подход, связанный с объемом, был объединен с субсидированием стоимостного разрыва за счет "налога на экспорт" индонезийского сырого пальмового масла (CPO).

3.3 В то время как установление требований и целей в отношении содержания биотоплива в смесях представляет собой главный вариант политики, применяемый во всем мире в целях активизации развития глобальной отрасли альтернативных видов топлива для дорожного транспорта, применительно к сектору воздушного транспорта ситуация иная. В результате отрасль SAF не имеет равных условий для конкуренции для масштабного развития в отличие от темпов развития производства альтернативного топлива для автомобильного сектора.

3.4 Основываясь на результатах работы, проделанной группой экспертов по вопросам политики AFTF CAEP, индонезийские эксперты проанализировали принципы развития биоэнергетики страны, используя предложенный набор качественных показателей в качестве "контрольного перечня", служащего инструментом для государств, планирующих рассмотреть или внедрение мер политического характера, связанных с SAF (см. добавление В к документу CAAF/2-WP/11).

3.5 В результате проведенного анализа были сделаны следующие выводы:

3.5.1 В то время как процесс разработки биологического дизельного топлива для наземного транспорта проходит успешно, политика в деле поддержки внедрения SAF пока не эффективна.

3.5.2 Было установлено, что, несмотря на включение SAF в политику Индонезии в сфере биологического топлива, главной проблемой на пути к эффективности этой политики является отсутствие четкого международного механизма политики в области SAF, вследствие чего отрасль пребывает в нерешительности, а необходимые инвестиции не осуществляются. Более строгая политика, установленная международным авиационным сообществом посредством ИКАО, обеспечила бы необходимые долгосрочные принципы политики в целях поощрения отрасли к необходимым инвестициям.

#### 4. РЕКОМЕНДАЦИИ

4.1 С точки зрения Индонезии необходимо, чтобы ИКАО предпринимала значительно более активные действия в целях содействия мерам политического характера, как это было сделано в случае с механизмом рыночных мер CORSIA.

4.2 Кроме того, необходимо содействие внедрению нормативных положений, ставящих SAF в равные условия развития с сектором дорожного транспорта. Как минимум, производство SAF должно стимулироваться так же, как и производство альтернативных видов

топлива для сектора дорожного транспорта. Эта позиция не противоречит устремлениям значимых заинтересованных сторон в авиационной отрасли<sup>1</sup>.

4.3 Признавая, что каждое государство избирает политику, наиболее соответствующую его национальным обстоятельствам, Индонезия предлагает определить требования к содержанию SAF в смесях и количественные цели для авиации как один из вариантов политики, подлежащий рассмотрению и поддержке.

## 5. ДЕЙСТВИЯ СAAF2

5.1 СAAF/2 предлагается:

- a) согласиться с необходимостью поддержки политики и нормативных положений, которые поставят SAF в одинаковые условия развития с сектором дорожного транспорта;
- b) признавая, что каждое государство избирает политику, наиболее соответствующую его национальным обстоятельствам, согласиться с тем, что установление требований к содержанию SAF в смесях для авиации определяется как один из вариантов политики, подлежащий рассмотрению и поддержке.

— КОНЕЦ —

---

<sup>1</sup> Дорожная карта ИАТА в области устойчиво производимых видов авиационного топлива, размещенная по адресу: <https://www.iata.org/whatwedo/environment/Documents/safr-1-2015.pdf>