



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

КОНФЕРЕНЦИЯ ПО АВИАЦИИ И АЛЬТЕРНАТИВНЫМ ВИДАМ ТОПЛИВА

Мехико, Мексика, 11–13 октября 2017 года

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

ПОЗИЦИИ ОТРАСЛИ ОТНОСИТЕЛЬНО ПРЕДЛАГАЕМОГО КОНЦЕПТУАЛЬНОГО ВИДЕНИЯ ИКАО

(Представлено Международным советом аэропортов (МСА),
Организацией гражданского аэронавигационного обслуживания (КАНСО),
Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА)¹,
Международным советом деловой авиации (МСДА),
Международным координационным советом ассоциаций
аэрокосмической промышленности (ИККАИА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Авиационная отрасль проявила проактивный подход в решении срочной глобальной проблемы изменения климата. В 2009 году отрасли были установлены три амбициозные цели по сокращению выбросов CO₂ в международной авиации и разработана стратегия для достижения этих целей, состоящая из четырех базовых элементов. Фундаментальным элементом данной стратегии остается коммерческое использование видов авиационного топлива, не наносящих ущерба окружающей среде.

Конференции предлагается одобрить рекомендации, изложенные в разделе 5.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Международный совет аэропортов (МСА) является глобальным отраслевым представителем аэропортов мира, обслуживающих 623 авиакомпании, выполняющие рейсы в 1940 аэропортов в 176 странах. Организация гражданского аэронавигационного обслуживания (КАНСО) – это звучный на международном уровне голос тех, кто занимается управлением воздушным движением, который представляет интересы 80 провайдеров услуг по аэронавигации, обслуживающих более 85 % мирового воздушного движения. Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) представляет авиационную отрасль, координирует её работу и

¹ Версии на русском, арабском, испанском, китайском и французском языках предоставлены ИАТА.

служит её интересам, имея на текущее время в своем составе 278 авиакомпаний, выполняющих 83 % регулярных рейсов. Международный совет деловой авиации (МСДА) представляет интересы мирового сообщества эксплуатантов бизнес авиации, включающего приблизительно 35 000 воздушных судов. Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) – это международная организация ассоциаций аэрокосмической отрасли, чья деятельность связана с проектированием, разработкой, производством и последующим обслуживанием аэронавигационной и космической продукции и технологий.

1.2 В 2009 году авиационная отрасль определила три глобальные цели, направленные на снижение высокого уровня выбросов углерода, а именно:

- повышение топливной эффективности в среднем на 1,5 % в год в период с 2009 по 2020 год;
- удержание нетто-эмиссии CO₂, начиная с 2020 года, на том же уровне (путем достижения нейтрального уровня выброса углерода);
- снижение авиационной нетто-эмиссии CO₂ к 2050 году на 50 % по сравнению с уровнем 2005 года.

Достижение этих целей по-прежнему возможно только при условии совместного участия отрасли и правительств в создании крайне важной авиационной инфраструктуры и развитии технологий, включая создание устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива (SAF).

1.3 В то время как в ближайшие десятилетия ожидаются значительные усовершенствования технологий производства воздушных судов и двигателей, эксплуатации и инфраструктуры, маловероятно, что этого будет достаточно для достижения вышеназванных целей, если учесть ожидаемый рост объемов авиаперевозок. SAF с более низким уровнем выброса парникового газа (GHG) по сравнению с обычным реактивным топливом рассматриваются как обязательный компонент для достижения целей, установленных для 2020 и 2050 годов. В отличие от эксплуатантов наземного транспорта в обозримом будущем эксплуатанты воздушных судов не имеют альтернативных жидкому реактивному топливу источников энергии, не наносящих вред окружающей среде. Таким образом, крайне важно, чтобы эксплуатанты воздушных судов имели возможность использовать SAF для снижения уровня выбросов.

1.4 Резолюция А39-3, принятая на 39-й сессии Ассамблеи ИКАО, направлена на внедрение Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) как части широкого пакета мер, направленных на снижение авиационной эмиссии CO₂.

1.5 Резолюция А39-3 Ассамблеи ИКАО закрепляет преимущество за использованием SAF, которое обеспечивает положительный эффект для окружающей среды в рамках авиационного сектора и требует разработать методологию, чтобы требования для авиакомпаний в отношении компенсаций в рамках действия системы CORSIA могли быть снижены в результате использования SAF.

2. КОНЦЕПТУАЛЬНОЕ ВИДЕНИЕ ИКАО

2.1 Отрасль решительно поддерживает работу ИКАО по внедрению инициатив в отношении SAF и распространению информации о разработке и внедрении SAF, включая информацию и передовой опыт, связанные с созданием цепей поставок SAF и техническим

моделированием в рамках CAEP, а также призывает ИКАО продолжить фокусировать свои усилия на данной работе.

2.2 Высоко оценивая интерес ИКАО в определении желательного видения использования SAF в международной авиации, мы настоятельно призываем к тому, чтобы любая инициатива ИКАО принимала во внимание тот факт, что государства и отрасль играют первостепенную роль в разработке и использовании SAF и что потребуются учесть ряд значительных коммерческих, географических, экономических и иных факторов при принятии решения, когда и где использовать SAF.

2.3 Отрасль решительно поддерживает работу ИКАО по разработке схемы работы CORSIA и высоко ценит тот факт, что CORSIA может сыграть важную дополнительную роль в развитии коммерческого использования SAF.

2.4 При условии того, что государства – члены ИКАО выразили готовность определить желательные цели как отражение своего стремления сотрудничать с отраслью в развитии использования SAF, отрасль полагает, что необходимо сфокусировать усилия на определении путей достижения желательной цели, установленной на 2025 год в размере 5 миллионов тонн SAF в международной авиации, что составляет примерно 2 % от международного спроса на авиационное топливо. Данные пути развития должны ясно выражать ведущие элементы политики, связанные с достижением цели.

2.5 В то время как мы уважаем предложение принять во внимание долгосрочное желательное видение использования SAF, отрасль считает, что на текущий момент существует слишком много неопределенности, в частности в отношении текущей стоимости SAF, чтобы иметь возможность должным образом определить точные объемы SAF, которые будут использоваться в долгосрочном периоде. По этой причине мы полагаем, что единственно уместным будет считать определение желательной цели в отношении SAF на среднесрочный период, включая определение путей для достижения этой цели при условии возможности оценки прогресса и достижения желательной цели на 2025 год.

2.6 Отрасль обращает внимание на то, что в ходе CAEP/10 был проведен анализ тенденций, и данные, полученные от Специальной группы по альтернативным видам топлива и Специальной группы по оценке производства топлива, показали, что достижение 100 % замены керосина на SAF предположительно возможно, но сильно зависит от большого числа условий, которые отрасль не может контролировать, включая общественный выбор, рамочные стратегии работы, борьбу за сырьё и, что важнее всего, ценообразование.

2.7 Кроме того, в период до 2025 года будет возможность оценить эффективность стратегии, принятой государствами, а также технический и коммерческий прогресс в производстве SAF.

3. СОВМЕСТНАЯ ПОЗИЦИЯ ОТРАСЛИ

3.1 Стороны, подписавшие данный Рабочий документ, подтверждают, что отрасль гражданской авиации:

- 1) решительно поддерживает расширенные замыслы в рамках глобального сообщества, направленные на борьбу с изменением климата и поддержание устойчивого развития;

- 2) признает значительные достижения отрасли в продвижении к определенным ею амбициозным целям по снижению выбросов CO₂, в частности в превышении показателей повышения топливной эффективности, установленных в размере 1,5 % в год, в период с 2010 года;
- 3) признает активный вклад и участие отрасли в подписании исторического соглашения ИКАО CORSIA в 2016 году;
- 4) продлевает обязательства отрасли по достижению трех целей, касающихся изменения климата, установленных для международной авиации;
- 5) одобряет непрерывные усилия эксплуатантов воздушных судов и других заинтересованных сторон в отрасли по разработке, испытаниям и использованию в рамках коммерческой эксплуатации обладающих конкурентной ценой SAF, которые помогают поддерживать экологический баланс за счет отказа от истощения природных ресурсов, что является важным элементом всеобщего отраслевого подхода к снижению уровня авиационной эмиссии CO₂;
- 6) высоко ценит непрерывные усилия производителей планеров и двигателей воздушных судов по поддержке процессов международной сертификации SAF;
- 7) одобряет обязательства отрасли по поддержке согласованных на глобальном уровне стандартов устойчивого производства и учета SAF;
- 8) призывает правительства в срочном порядке разработать и внедрить конструктивную и поддерживающую политику для устранения коммерческих барьеров, снижения себестоимости единицы продукции и ускорения внедрения SAF в соответствии с экологическими целями отрасли, включая создание соответствующей нормативной базы для оказания помощи по оценке долговых обязательств и акционерного капитала с целью содействия развитию необходимых средств производства².

4. РЕКОМЕНДАЦИИ В ОТНОШЕНИИ СТРАТЕГИИ

4.1 Отрасль решительно поддерживает ряд стратегических подходов, предназначенных для рассмотрения правительствами при разработке SAF³, и настоятельно призывает ИКАО побудить государства – члены ИКАО принять рамочные стратегии, мощно стимулирующие развитие, производство и использование SAF. Такие меры могут включать:

- 1) предоставление гарантий по кредитам и инвестиционных субсидий средствам производства, включая поддержку посреднических авиационных соглашений о выкупе;

² Обращаем ваше внимание на то, что в рамках 73-его Ежегодного общего собрания, проходившего 5–6 июня 2017 года в Канкуне, авиакомпании – члены ИАТА единогласно приняли Резолюцию по устойчиво производимым альтернативным видам топлива, в которую вошли многие из этих пунктов. Данная Резолюция изложена в приложении А.

³ Многие из этих предложенных политических подходов включены в Резолюцию Общего собрания ИАТА, упомянутую ранее.

- 2) возможность для SAF конкурировать на равных условиях с другими видами топлива, используемыми для наземного транспорта за счет аналогичных или усиленных общественных льгот;
- 3) поддержку упрощенных и четких методов учета использования SAF, с целью минимизации логистических затрат;
- 4) поддержку исследований и развития в сфере работы опытных предприятий по производству SAF и создания цепи поставок;
- 5) внедрение ряда мер для снижения рисков при инвестировании в предприятия по производству SAF, включая законодательную поддержку в течение периода, необходимого для привлечения инвестиций в создание новых средств производства;
- 6) разработку финансовых льгот для проектов и сотрудничества на ранних стадиях создания производства;
- 7) обеспечение поддержки в процессе пересмотра и утверждения технических характеристик для альтернативного реактивного топлива, которыми занимается организация ASTM International, диктующая стандарты принятия технических характеристик для альтернативного реактивного топлива во всем мире;
- 8) разработку гармонизированной транспортной и энергетической политики, включающей взаимодействие между органами, в чьем ведении находятся такие сферы как сельское хозяйство, транспорт, энергетика и военные силы.

5. РЕКОМЕНДАЦИИ

5.1 Конференции предлагается:

- a) принять во внимание совместную позицию отрасли, изложенную выше в разделе 3;
- b) поддержать роль ИКАО в продвижении инициатив, связанных с SAF, и распространении информации о разработке и внедрении SAF, включая информацию и передовой опыт, связанные с созданием цепей поставок SAF;
- c) призвать государства-участники принять рамочные стратегии, мощно стимулирующие развитие, производство и использование SAF;
- d) принять во внимание рекомендации в отношении стратегии, содержащиеся выше в разделе 4, и вопрос их эффективного применения государствами; а также;
- e) согласиться с тем, что стратегия должна быть сфокусирована на путях достижения желательной цели в отношении SAF, установленной на 2025 год, и что концептуальное видение в рамках долгосрочного периода должно быть рассмотрено после того, как будет оценена достижимость этой цели.



73-е ЕЖЕГОДНОЕ ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ ИАТА

РЕЗОЛЮЦИЯ О КОММЕРЧЕСКОМ ИСПОЛЬЗОВАНИИ УСТОЙЧИВО ПРОИЗВОДИМЫХ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВИДОВ ТОПЛИВА В АВИАЦИИ

Принимая во внимание, что на 66-м ежегодном Общем собрании ИАТА в 2010 году авиакомпании – члены ИАТА приняли Резолюцию, в которой были одобрены три амбициозные цели, направленные на снижение эмиссии CO₂, а именно:

- Повышение топливной эффективности в среднем на 1,5 % в год в период с 2010 по 2020 год;
- Удержание нетто-эмиссии CO₂, начиная с 2020 года, на том же уровне;
- Снижение авиационной нетто-эмиссии CO₂ к 2050 году на 50 % по сравнению с уровнем 2005 года.

Принимая во внимание, что в той же Резолюции признавалось, что успех в управлении авиационной эмиссией CO₂ зависит от государственного поощрения технических исследований и развития производства усовершенствованных авиационных конструкций и двигателей, а также устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации (SAF) и от создания современных аэропортов и аэрокосмической инфраструктуры;

Вновь подчеркивая, что в ходе 39-ой сессии в 2016 году Ассамблея ИКАО одобрила Резолюцию А39-3, в которой было принято решение внедрить Систему компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) как части широкого пакета мер, направленных на снижение авиационной эмиссии CO₂;

Признавая, что Резолюция А39-3 Ассамблеи ИКАО закрепляет преимущество за использованием SAF, что обеспечивает положительный эффект для окружающей среды в рамках авиационного сектора, и требует разработать методологию, чтобы в результате использования SAF требования для авиакомпаний в отношении компенсаций в рамках действия системы CORSIA могли быть снижены.

Резолюция

73-е ежегодное Общее собрание ИАТА:

1. Решительно поддерживает расширенные замыслы в рамках глобального сообщества, направленные на борьбу с изменением климата и поддержание устойчивого развития.

2. Признает значительные достижения авиакомпаний-членов ИАТА в продвижении к определенным отраслью амбициозным целям по снижению выбросов CO₂, в частности в превышении показателей повышения топливной эффективности, установленных в размере 1,5 % в год, в период с 2010 года.
3. Признает активный вклад и участие авиакомпаний-членов ИАТА в подписании исторического соглашения ИКАО CORSIA в 2016 году.
4. Продлевает обязательства отрасли по достижению трех целей, касающихся изменения климата, установленных для международной авиации.
5. Одобряет непрерывные усилия авиакомпаний-членов ИАТА и других заинтересованных сторон в отрасли по разработке, испытаниям и использованию в рамках коммерческой эксплуатации обладающих конкурентной ценой SAF, которые помогают поддерживать экологический баланс за счет отказа от истощения природных ресурсов, что является важным элементом всеобщего отраслевого подхода к снижению уровня авиационной эмиссии CO₂.
6. Высоко ценит непрерывные усилия производителей планеров и двигателей воздушных судов по поддержке процессов международной сертификации SAF.
7. Одобряет обязательства авиакомпаний-членов ИАТА по поддержке согласованных на глобальном уровне стандартов устойчивого производства и учета SAF.
8. Призывает правительства в срочном порядке разработать и внедрить конструктивную и поддерживающую политику для устранения коммерческих барьеров, снижения себестоимости единицы продукции и ускорения внедрения SAF в соответствии с экологическими целями отрасли, включая создание соответствующей нормативной базы для оказания помощи по оценке долговых обязательств и акционерного капитала с целью содействия развитию необходимых средств производства.
9. Определяет в приложении I, изложенном ниже, для рассмотрения правительствами ряд рекомендованных стратегических подходов в связи с развитием использования SAF.

Приложение I

РЕКОМЕНДОВАННЫЕ ПРАВИТЕЛЬСТВАМ СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ ПО ПОДДЕРЖКЕ КОММЕРЧЕСКОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ SAF

- a. Предоставление гарантий по кредитам и инвестиционных субсидий средствам производства, включая поддержку посреднических авиационных соглашений о выкупе.

- b. Возможность для SAF конкурировать на равных условиях с другими видами топлива, используемыми для наземного транспорта за счет аналогичных или усиленных общественных льгот.
- c. Поддержка упрощенных и четких методов учета использования SAF, с целью минимизации логистических затрат.
- d. Поддержка исследований и развития в сфере работы опытных предприятий по производству SAF и создания цепи поставок.
- e. Внедрение ряда мер для снижения рисков при инвестировании в предприятия по производству SAF, включая законодательную поддержку в течение периода, необходимого для привлечения инвестиций в создание новых средств производства.
- f. Разработку финансовых льгот для проектов и сотрудничества на ранних стадиях создания производства.
- g. Разработку гармонизированной транспортной и энергетической политики, включающей взаимодействие между органами, в чьем ведении находятся такие сферы как сельское хозяйство, транспорт, энергетика и военные силы.