



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**ТРЕТЬЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ИКАО ПО АВИАЦИИ И АЛЬТЕРНАТИВНЫМ  
ВИДАМ ТОПЛИВА (CAAF/3)**

**Дубай, Объединенные Арабские Эмираты, 20–24 ноября 2023 года**

- Пункт 2 повестки дня.** Поддержка политики по содействию развитию и внедрению более чистых источников энергии для авиации
- Пункт 5 повестки дня.** Обзор концептуального видения ИКАО в области SAF на период до 2050 года, включая LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации, в целях определения глобальной рамочной программы

**ПОЛИТИКА, ПОДДЕРЖИВАЮЩАЯ КОЛЛЕКТИВНУЮ ГЛОБАЛЬНУЮ  
ЖЕЛАТЕЛЬНУЮ КОЛИЧЕСТВЕННУЮ ЦЕЛЬ В ОБЛАСТИ SAF, LCAF И ДРУГИХ  
БОЛЕЕ ЧИСТЫХ ИСТОЧНИКОВ ЭНЕРГИИ В АВИАЦИИ**

(Представлено Испанией от имени Европейского союза и его государств-членов<sup>1</sup>, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации<sup>2</sup> и ЕВРОКОНТРОЛЯ)

**АННОТАЦИЯ**

Настоящим рабочим документом предлагается, чтобы в глобальную рамочную программу по более чистым источникам энергии в авиации была включена коллективная глобальная желательная количественная цель в области более чистых источников энергии для авиации на период до 2050 года, а также траектория ее достижения.

Действия Конференции приводятся в п. 3.

<sup>1</sup> 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.

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

## 1. ПРИНЯТИЕ КОЛЛЕКТИВНОЙ ГЛОБАЛЬНОЙ ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ КОЛИЧЕСТВЕННОЙ ЦЕЛИ В ОБЛАСТИ SAF, LCAF И ДРУГИХ БОЛЕЕ ЧИСТЫХ ИСТОЧНИКОВ ЭНЕРГИИ В АВИАЦИИ

1.1 Резолюцией А41-21 Ассамблеи ИКАО была принята долгосрочная желательная цель по достижению нулевого уровня эмиссии CO<sub>2</sub> в международной авиации к 2050 году (LTAG). В этой же резолюции Совету ИКАО было поручено *"создать СAAF/3 в 2023 году в целях обзора концептуального видения ИКАО в области SAF на период до 2050 года, включая LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации, чтобы определить глобальные рамки"*.

1.2 Концептуальное видение ИКАО на период до 2050 года, принятое Второй конференцией по авиации и альтернативным видам топлива (СAAF/2) в 2017 году, призывает Третью конференцию по авиации и альтернативным видам топлива *"[...] провести обзор концептуального видения ИКАО на период до 2050 года, добавив в количественном выражении долю SAF, которую необходимо заменить на SAF к 2050 году, и объемы углерода, которые необходимо сократить за счет использования SAF"*.

1.3 Направление энергетического перехода в авиации должно определяться целью LTAG, соответствующей температурной цели Парижского соглашения. Цель с нулевым уровнем эмиссии была разработана на базе научных данных, представленных в докладе CAEP об осуществимости LTAG<sup>3</sup>. Этот доклад содержит три комплексных сценария, каждый из которых демонстрирует осуществимость значительного сокращения эмиссии CO<sub>2</sub> к 2050 году. Ни один из сценариев не позволяет достичь нулевого уровня эмиссии CO<sub>2</sub> только внутриотраслевыми мерами. Все сценарии показывают, что в рамках корзины мер, определенной ИКАО, наибольший вклад в сокращение эмиссии CO<sub>2</sub> будет внесен SAF, LCAF и другими более чистыми источниками энергии в авиации.

1.4 Соглашение СAAF/3 о коллективной глобальной желательной количественной цели на период до 2050 года, подкрепленное траекторией ее достижения, имеет фундаментальное значение для сохранения динамики, заданной принятием LTAG, чтобы посредством ИКАО направить четкий сигнал о готовности государств и международного авиационного сообщества претворять LTAG в жизнь и инициировать инвестиции в масштабе, соответствующем этим устремлениям. Это необходимо для обеспечения долгосрочной политической определенности и для мобилизации мировой отрасли, занимающейся развитием и внедрением SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, а также государственных и частных инвесторов.

1.5 Достижение этой цели и траектория перехода на более чистые источники энергии в авиации будут зависеть от целостной и всеобъемлющей глобальной рамочной программы, включающей в себя политику и планирование, нормативно-правовую базу, поддержку внедрения и финансирование. Для достижения поставленной цели будут необходимы все элементы.

1.6 Подготовительная работа СAAF/3 включала в себя различные консультации с финансовым сектором, пять региональных экологических семинаров, консультацию по политике и финансам в рамках подготовки к СAAF/3 и консультацию по возможным итогам СAAF/3. Эти консультации сыграли крайне важную роль, позволив лучше понять беспокойства государств, не представленных в Совете, и способствуя конструктивному и открытому диалогу, направленному на заключение соглашения о глобальной рамочной программе, целью которой будет достижение LTAG мерами, связанными с топливом.

<sup>3</sup> <https://www.icao.int/environmental-protection/LTAG/Pages/LTAGreport.aspx>

1.7 Для того, чтобы направить четкий сигнал о неотложности инвестиций в более чистые источники энергии в авиации и определить осуществимый путь к достижению цели 2050 года, в обновленное концептуальное видение в области более чистых источников энергии в авиации на период до 2050 года должна быть включена траектория достижения этой цели к 2050 году. Периодический пересмотр этой траектории позволит отслеживать достигнутый прогресс и по мере необходимости быстро вносить корректировки в политику и оказываемую поддержку, и обеспечит наглядность и определенность для инвесторов на мировом рынке в среднесрочной перспективе. В частности, определение конференцией CAAF/3 траектории на период до 2030 года имеет решающее значение для стимулирования оперативных отраслевых мер и инвестирования в более чистые источники энергии для авиации во всем мире.

1.8 Такая цель и траектория будут приняты в рамках всеобъемлющей LTAG и, следовательно, не могут повлечь за собой конкретных обязательств для отдельного государства или региона. Государствам следует разработать свою собственную политику, стимулирующую производство и использование SAF, LCAF и других более чистых источников энергии, применяя инструктивный материал ИКАО.

1.9 Прогрессивная траектория и цель на период до 2050 года должны соответствовать комплексному сценарию 3 LTAG, который ставит международную авиацию в наиболее благоприятное положение для достижения чистой нулевой эмиссии CO<sub>2</sub> к 2050 году без чрезмерной зависимости от сокращений выбросов за пределами сектора. Такой уровень амбициозности соответствует пункту 21 резолюции A41-21, в котором Совету, государствам и организациям предлагается стремиться к достижению максимально возможного прогресса в осуществлении мер по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> в авиационном секторе.

1.10 Траектория развития более чистых источников энергии для авиации к 2050 году должна быть определена в соответствии с LTAG. Определение траектории с регулярными временными интервалами позволит отслеживать достигнутый прогресс, по необходимости быстро вносить корректировки в политику и оказываемую поддержку, а также обеспечит наглядность и определенность для инвесторов на мировом рынке в среднесрочной перспективе. В частности, определение траектории на период до 2030 года на конференции CAAF/3 имеет решающее значение для стимулирования оперативных отраслевых мер и инвестирования в более чистые источники энергии для авиации во всем мире в сроки, совместимые с LTAG.

1.11 Выбор контрольных показателей необходим для количественного определения цели и траектории развития более чистых источников энергии в авиации, а также для оценки вклада таких видов энергии в прогресс в достижении LTAG. Техническая работа CAEP, кратко изложенная в документе WP/4, позволила провести всестороннюю оценку вариантов контрольных показателей. В результате оценки наиболее приемлемыми были признаны контрольные показатели, выраженные как *среднемассовая углеродоемкость топлива* (вариант 7) или как *процент сокращения эмиссии в результате использования более чистых источников энергии в авиации* (вариант 6). Оба показателя позволяют вести учет всех видов топлива пропорционально достигнутому сокращению эмиссии, соответствуют методикам CORSIA и представляют собой элемент сравнительного анализа. Мы отдаем предпочтение контрольному показателю, выраженному как *процент сокращения эмиссии в результате использования более чистых источников энергии в авиации*, поскольку его легче понять и донести до широкой общественности. Этот контрольный показатель также может быть указан как *процент сокращения интенсивности эмиссии по сравнению с базовым сценарием, предусматривающим 100 %-ное использование ископаемого топлива*.

## 2. ПОДДЕРЖКА ПОЛИТИКИ

2.1 Коллективная глобальная и желательная количественная цель не может быть превращена в конкретные обязательства в национальном или региональном масштабе, однако следует поощрять разработку и реализацию государствами и регионами своей политики в области SAF, LCAF и более чистых источников энергии, чтобы способствовать достижению этой цели и, следовательно, достижению LTAG. Не существует универсальной политики, которую можно было бы применять единообразно во всем мире, и каждое государство и регион должны разработать политику в соответствии со своими внутренними обстоятельствами и возможностями.

2.2 Развитие более чистых источников энергии в авиации приводит не только к сокращению эмиссии, но и к формированию в государствах и регионах значительных социально-экономических благ. Разнообразие существующих и потенциальных технологий, способов производства и типов сырья обеспечивает широкий потенциал производства более чистых источников энергии для авиации в государствах и регионах с различной географией, положительно сказываясь на экономике и создании рабочих мест. Несмотря на то, что в настоящее время большая часть ископаемых видов топлива поставляется примерно из двадцати стран мира, большинство государств в той или иной степени могут стать производителями чистых источников энергии для авиации.

2.3 Определение эффективной национальной или региональной политики является необходимым предварительным условием для того, чтобы государства смогли воспользоваться возможностями, связанными с использованием более чистых источников энергии в авиации, сократили ценовой разрыв с традиционными видами топлива и помогли обеспечить определенность для привлечения инвестиций.

2.4 Мы приветствуем "набор инструментов" для определения потенциальных элементов национальной политики, содержащийся в проекте глобальной рамочной программы. Он успешно дополняет инициативу ИКАО по разработке Руководства по политике в области производства SAF, необходимую для информирования государств или регионов в рамках оказания им поддержки, связанной с разработкой политики в области SAF. ИКАО должна регулярно обновлять это Руководство, чтобы служило центральным хранилищем передовой практики.

2.5 Многие государства во всем мире разработали или разрабатывают свою политику в области разработки и внедрения SAF, способствуя достижению цели LTAG. Это стало важным сигналом для рынка SAF и привело к росту производства SAF. Чем больше государств будут разрабатывать и реализовывать свою соответствующую политику, тем активней будет наращиваться производство и использование SAF.

2.6 Рынок SAF быстро меняется. Отрасль постоянно анонсирует новые проекты, добавляя на рынок новые мощности. Инструменты ИКАО для отслеживания результатов деятельности предприятия по производству SAF ведут мониторинг этих изменений в глобальном масштабе. ИКАО следует продолжать следить за событиями в сфере производства и использования SAF и выступать в качестве консолидатора информации, который предлагает общее представление государствам и регионам, предпринимая шаги по разработке, внедрению и укреплению своей политики в области SAF. Коллективная глобальная желательная цель, основанная на четких контрольных показателях, облегчит задачу по отслеживанию прогресса в достижении чистого нулевого уровня эмиссии к 2050 году.

### 3. ДЕЙСТВИЯ СAAF/3

#### 3.1 СAAF/3 предлагается:

- a) согласиться с включением коллективной глобальной желательной количественной цели на период до 2050 года и траектории ее достижения в глобальную рамочную программу в качестве ее неотъемлемой части;
- b) согласиться с тем, что прогрессивная траектория и количественная цель на период до 2050 года для более чистых источников энергии в авиации должны соответствовать комплексному сценарию 3 LTAG;
- c) согласиться с тем, что прогрессивная траектория и количественная цель будут выражены как процент сокращения эмиссии в результате использования более чистых источников энергии в авиации (WP/4, таблица 1, контрольный показатель № 6);
- d) предложить всем регионам и государствам ИКАО определять свою политику и действия в поддержку разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии в авиации на основе "набора инструментов" ИКАО для определения потенциальных элементов национальной политики и соответствующего инструктивного материала ИКАО;
- e) рекомендовать ИКАО регулярно обновлять Руководство ИКАО по политике в области производства SAF и продолжать отслеживать изменения в политике, производстве и использовании SAF.

—КОНЕЦ—