



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ТРЕТЬЯ КОНФЕРЕНЦИЯ 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

МНЕНИЯ САУДОВСКОЙ АРАВИИ О ПОТЕНЦИАЛЬНОЙ ГЛОБАЛЬНОЙ РАМОЧНОЙ ПРОГРАММЕ ИКАО В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА (LCAF, SAF И ДРУГИЕ БОЛЕЕ ЧИСТЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГИИ)

(Представлено Саудовской Аравией)

АННОТАЦИЯ

В настоящем рабочем документе Саудовская Аравия рассматривает некоторые принципы и элементы, которые необходимо принять во внимание и отразить при согласовании потенциальной глобальной рамочной программы, способствующей разработке и внедрению SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, включая, в частности, взаимосвязь между LTAG и Концептуальным видением ИКАО в области SAF на период до 2050 года, включая LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации, а также методы учета.

Ключевые вопросы для обсуждения представлены в п. 2. Действия Конференции указаны в п. 3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Вторая Конференция по авиации и альтернативным видам топлива проводилась в Мехико 11–13 октября 2017 года. Конференция одобрила Концептуальное видение ИКАО в области устойчиво производимых видов авиационного топлива на период до 2050 года в качестве обновляемого плана на будущее и призвала государства, отрасль и другие заинтересованные стороны к замещению значительной части обычного авиационного топлива (CAF) устойчиво производимыми видами авиационного топлива (SAF) к 2050 году для обеспечения существенного сокращения эмиссии углерода международной гражданской авиацией и использования по мере необходимости всех возможностей корзины смягчающих мер по сокращению эмиссии (п. 1 декларации CAAF/2).

1.2 На своей 41-й сессии Ассамблея ИКАО постановила, что "ИКАО и ее государствам-членам рекомендуется сотрудничать в стремлении к достижению коллективной долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации (LTAG) – чистого нулевого уровня эмиссии углерода к 2050 году в поддержку температурной цели Парижского соглашения, признавая, что особые обстоятельства и соответствующие возможности каждого государства (например, уровень развития, зрелость авиационных рынков, устойчивый рост международной авиации, справедливый переход и национальные приоритеты развития воздушного транспорта) будут определять способность каждого государства внести свой вклад в достижение LTAG в пределах своих национальных временных сроков" (п. 7 резолюции A41-21).

1.3 В вышеупомянутой резолюции Ассамблея также поручила Совету "продолжать проводить оценку прогресса в разработке и внедрении SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации в рамках процесса обзора, проводимого ИКАО, и создать CAAF/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 в соответствии с инициативой "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) с учетом национальных условий и возможностей" (п. 28 f).

1.4 Саудовская Аравия высоко оценивает работу Совета и технические предложения CAEP по подготовке проекта потенциальной глобальной рамочной программы в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии. Вместе с тем в целях заключения справедливого соглашения без нарушения хрупкого баланса в отношении LTAG в глобальной рамочной программе должны быть предусмотрены и отражены соответствующие принципы, элементы и вопросы для обсуждения, изложенные в разделе 2 ниже.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Амбициозные цели и сигнал

2.1.1 ИКАО, ее Договаривающиеся государства и авиационная отрасль активно занимаются вопросами сокращения эмиссии CO₂. В рамках этих усилий они на протяжении многих лет информировали мировое сообщество о своих твердых намерениях. В 2010 году были установлены целевые показатели, включая ежегодное повышение топливной эффективности на 2 % до 2050 года и обеспечение углеродно-нейтрального прироста с 2020 года (CNG 2020). В 2016 году была внедрена CORSIA, представляющая собой систему компенсации и сокращения выбросов углерода на основе кредитов, а также были определены отвечающие условиям CORSIA виды топлива (CEF). В 2022 году была достигнута договоренность о долгосрочной желательной цели (LTAG), предусматривающая достижение чистого нулевого уровня эмиссии углерода и ознаменовавшая собою важный этап, определяющий направление будущего развития воздушного транспорта.

2.1.2 В контексте LTAG рассматривается широкий спектр мер, направленных на обеспечение ее осуществимости и готовности сектора, включая меры в области технологий и инноваций, производства полетов и авиационного топлива. В качестве важнейших политических факторов осуществления договоренности о LTAG рассматривались максимально широкое применение подходов, основанных на принципе "снизу–вверх", а также технологический агностицизм. На основе хрупкого баланса было достигнуто соглашение относительно сроков достижения LTAG государствами в соответствии с их национальными условиями и возможностями. Важнейшим элементом договоренности о LTAG является поддержка внедрения, включая финансовую поддержку, оказываемую развивающимся странам и нуждающимся государствам.

2.1.3 По мнению Саудовской Аравии, LTAG является основной желательной целью для авиации, охватывающей меры, предпринимаемые в рамках сектора, включая меры в области авиационного топлива. Недавнее принятие LTAG стало решительным сигналом для всей отрасли, заинтересованных сторон и финансовых учреждений. Установление дополнительных целей и/или показателей неизбежно вызовет путаницу и приведет к увеличению нагрузки. Необходимо отметить, что установление таких целей может негативно повлиять на тщательно разработанную договоренность о LTAG и прямо противоречит ее основным принципам.

2.1.4 Следует отметить, что на совещании HLM-LTAG и 41-й сессии Ассамблеи ИКАО было представлено предложение о промежуточных этапах и/или показателях. По данной концепции не был достигнут консенсус. С учетом этого CAAF/3 не должна использоваться в целях повторного представления каких-либо элементов, которые не были согласованы в ходе переговоров по LTAG. Поскольку стоимость производства и сырья по-прежнему остается серьезной проблемой, введение каких-либо конкретных количественных или целевых показателей на данном этапе является нецелесообразным. Следует отметить, что в настоящее время объем производства устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF) является незначительным и составляет всего 0,1 % от глобального объема потребления.

2.1.5 Саудовская Аравия считает, что Концептуальное видение ИКАО в области SAF на период до 2050 года, включая LCAF и другие более чистые источники энергии, предусматривающее разработку поднабора задач по достижению LTAG и потенциальной глобальной рамочной программы с четырьмя ее основными структурными элементами (политика и планирование, нормативная база, поддержка внедрения и финансирование), должно использоваться для содействия разработке и внедрению SAF, LCAF и других более чистых источников энергии в соответствии с принципами и элементами, согласованными в рамках LTAG.

2.2 **Нейтральность, агностицизм, согласованные на международном уровне критерии устойчивости и системы сертификации устойчивости**

2.2.1 Потенциальная глобальная рамочная программа должна быть инклюзивной, политически нейтральной и технологически агностической по отношению ко всем источникам энергии, процессам производства топлива, сырьевым материалам и технологиям. Для определения углеродоемкости любых потенциальных видов топлива в рамках данной рамочной программы будет использоваться метод анализа в течение жизненного цикла на всем протяжении цепочки поставок.

2.2.2 Отмечается, что любые нормы, положения или правила, являющиеся проявлениями фаворитизма или дискриминации, могут направить научно исследовательские и опытно-конструкторские работы, технологический прогресс, инновации и инвестиции в конкретные области, препятствуя при этом развитию других областей или ограничивая его.

2.2.3 В течение многих лет государства – члены ИКАО вели активную работу по согласованию критериев устойчивости в отношении отвечающих условиям CORSIA видов топлива (CEF). Эти критерии должны использоваться в отношении авиационного топлива в рамках данной потенциальной рамочной программы.

2.2.4 Очевидно, что в мире, особенно в южном полушарии, существует ограниченное число систем сертификации устойчивости. Распространение сбалансированных систем имеет большое значение для разработки и внедрения различных видов авиационного топлива в рамках данной программы.

2.3 **Методы учета и концепция оплаты топлива без его фактического использования с подачей заявки на соответствующее сокращение эмиссии (book and claim)**

2.3.1 ИКАО и ее государства-члены разработали надежные методы учета и представления отчетности в рамках CORSIA. Кроме того, на своей 41-й сессии Ассамблея поручила Совету регулярно следить за ходом осуществления всех элементов корзины мер, направленных на достижение целей LTAG.

2.3.2 Саудовская Аравия считает, что работа над методами учета топлива должна проводиться на основе существующих методов ИКАО, т. е. MRV CORSIA и планов действий государств (SAP).

2.3.3 На различных мероприятиях и форумах (например, неофициальных консультациях Совета с финансовыми учреждениями и энергетическими компаниями, обзорных мероприятиях ИКАО, совещаниях по подготовке к CAAF и мероприятиях ATAG) Саудовская Аравия отметила, что в отношении систем оплаты топлива без его фактического использования с подачей заявки на соответствующее сокращение эмиссии (Book and Claim) существует недопонимание и неопределенность.

2.3.4 Саудовская Аравия рассматривает подобные системы в качестве рыночного механизма; такие системы должны соответствовать положениям статьи 6 Парижского соглашения, в частности касающимся "совместных подходов" и "передаваемых на международном уровне результатов".

2.3.5 На сегодняшний день CAAF/3 не сможет принять какое-либо решение по этим системам, за исключением решений об изучении этих систем, потенциальных преимуществ и последствий их внедрения, а также потенциальной роли ИКАО в отношении этих систем, если таковая будет иметь место.

2.4 **Поддержка внедрения**

2.4.1 Поддержка внедрения, включая наращивание потенциала, передачу технологий и финансовую поддержку, является ключевым элементом договоренности о LTAG и ее следует эффективно оказывать в соответствии с положениями резолюции A41-21 при реализации LTAG.

2.4.2 Мы высоко оцениваем инициативу Секретариата АСТ-SAF, однако необходимы серьезные меры по расширению сферы ее применения для охвата LCAF и других более чистых источников энергии для авиации.

2.5 **Экономичный подход и технический прогресс**

2.5.1 При реализации потенциальной глобальной рамочной программы должен применяться экономичный подход, учитывающий, в частности, воздействие на устойчивый рост воздушного транспорта, а также стоимостные последствия (включая стоимость авиабилетов и цены на SAF, LCAF и другие более чистые источники энергии). Следует отметить, что в соответствии с докладом об осуществимости LTAG дополнительные расходы авиакомпаний на топливо составят 1100 млрд долл. США при реализации желательной цели низкого уровня, 2700 млрд долл. США при реализации желательной цели среднего уровня и 4000 млрд долл. США при реализации желательной цели высокого уровня.

2.5.2 Кроме того, некоторые технологии, которые принято считать оказывающими наибольшее воздействие на сокращение эмиссии парниковых газов, например, топливо на основе атмосферного CO₂ или использование криогенного водорода, все еще требуют серьезной доработки, подтверждения их технической актуальности и экономической эффективности их внедрения.

2.6 Роль развивающихся стран и монополизация

2.6.1 Поскольку государства – члены ИКАО находятся на различных уровнях развития и исходных позициях в отношении авиационного топлива, Саудовская Аравия подчеркивает необходимость разработки потенциальной глобальной рамочной программы, которая позволит развивающимся странам стать участниками этого формирующегося рынка, не ограничиваясь ролью поставщиков сырья для производства топлива. Самое главное, эта рамочная программа должна исключить любые непредвиденные последствия, которые могут привести к монополизации этого развивающегося рынка отдельными участниками.

3. ДЕЙСТВИЯ СААФ/3

3.1 СААФ/3 предлагается:

- a) принять к сведению содержание настоящего документа;
- b) согласиться отразить принципы и элементы, рассмотренные в п. 2 настоящего рабочего документа, в будущей глобальной рамочной программе в области авиационного топлива.

— КОНЕЦ —