

**ЗАЯВЛЕНИЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**  
**3-ая КОНФЕРЕНЦИЯ ИКАО ПО АВИАЦИИ И АЛЬТЕРНАТИВНЫМ ВИДАМ ТОПЛИВА**

**И.П. Чалик, Заместитель Министра транспорта Российской Федерации**  
**(Глава Делегации)**

Уважаемый господин Президент,  
Уважаемый господин Генеральный секретарь,  
Уважаемые делегаты, дамы и господа!

От имени делегации Российской Федерации рад приветствовать всех участников 3-й Конференции по авиации и альтернативным авиационным топливам (СААФ/3), организуемой Международной организацией гражданской авиации при поддержке Авиационных властей ОАЭ и выразить надежду на то, что работа Конференции пройдет в духе дружбы и взаимопонимания, сотрудничества и взаимной поддержки.

26 октября 2023 года была утверждена новая Климатическая доктрина Российской Федерации. В ней изложена климатическая политика государства в новых условиях, стратегической целью которой является обеспечение безопасного и устойчивого развития Российской Федерации, включая институциональный, экономический, экологический и социальный, в том числе демографический, факторы, в условиях изменения климата и возникновения сопутствующих ему угроз. Ключевой долгосрочной целью климатической политики России является достижение с учетом национальных интересов и приоритетов социально-экономического развития не позднее 2060 года баланса между антропогенными выбросами парниковых газов и их поглощением.

В рамках реализации Парижского соглашения Российская Федерация сообщила о целевом показателе ограничения выбросов парниковых газов, который предусматривает сокращение выбросов парниковых газов к 2030 году до 70 % относительно уровня 1990 года (не более 2162,4 млн тонн CO<sub>2</sub>-эквивалента) с учетом максимально возможной поглощающей способности лесов и иных экосистем и при условии устойчивого и сбалансированного социально-экономического развития Российской Федерации.

В Российской Федерации проводится активная работа по формированию условий для перехода к низкоуглеродной экономике. Для достижения этой цели принята Стратегия, в соответствии с которой определены дополнительные меры по декарбонизации отраслей экономики и увеличению поглощающей способности управляемых экосистем. Реализация указанных мер позволит обеспечить к 2030 году нетто-выбросы парниковых газов на уровне 1673 млн тонн CO<sub>2</sub>-эквивалента (54 % от уровня 1990 года) с учетом поглощающей способности управляемых экосистем.

Россия, реализуя национальную стратегию низкоуглеродного развития, планирует внедрение технологий, способствующих расширению использования возобновляемых и альтернативных источников энергии с низким уровнем выбросов парниковых газов. В Российской Федерации исходят из того, что выполнению климатических целей могут способствовать самые разные технологии, включая те, которые уже давно используются, в частности, атомная энергетика, гидроэнергетика и газовое моторное топливо.

Авиационная отрасль России вносит свой вклад в решении этой стратегической задачи с учетом важной роли отрасли как государствообразующей составляющей экономики страны, обеспечивающей связность всей территории страны. Кроме того, российская авиация может использоваться как эффективный инструмент существенного снижения глобальных выбросов парниковых газов за счет участия в авиационном тушении природных пожаров.

На 41-й сессии Ассамблеи ИКАО Российская Федерация представила свою позицию в отношении резолюций А41-21 по изменению климата и А41-22 по CORSIA, выступив

с оговорками, в которых была выражена обеспокоенность ввиду отсутствия утвержденного Ассамблеей ИКАО сценария практической реализации долгосрочной желательной цели ИКАО LTAG и четкого указания на доступные источники финансирования всей планируемой деятельности в связи с достижением этих целей как на глобальном, так и на региональном уровнях, а также неизбежного риска «финансовой колонизации» развивающихся стран при реализации сценариев достижения LTAG. Кроме того, Российская Федерация отмечала, что в условиях беспрецедентных односторонних ограничений в отношении международной гражданской авиации, введенных рядом государств–членов ИКАО, вступление в глобальную систему рыночных мер по сокращению и компенсации выбросов CO<sub>2</sub> для международной гражданской авиации типа CORSIA, теряет здравый смысл. При этом Российская Федерация исходит из необходимости обязательного учета возможностей всех стран без исключения практически реализовывать механизмы и задачи CORSIA.

Кроме того, Российская Федерация считает, что вне зависимости от существующих политических разногласий, односторонних ограничений или отказов взаимодействовать, недопустимы торговые, финансовые, технологические и любые другие формы ограничений для деятельности, связанной с обеспечением безопасности полетов, а также достижением целей декарбонизации авиационной отрасли.

Позвольте также коротко представить Вашему вниманию позицию Российской Федерации в отношении планируемого обновления Концептуального видения ИКАО 2050 на развитие альтернативных авиационных топлив (ICAO Vision 2050).

Российская Федерация поддерживает в целом этот документ и усилия ИКАО в направлении обеспечения всестороннего развития производства в мире устойчиво производимых авиационных топлив SAF и авиационных топлив с более низким содержанием углерода LCAF – топлив на нефтяной основе, использующих технологии и передовой опыт в области уменьшения эмиссии парниковых газов.

Вместе с тем, отмечу, что согласно уточненным недавно прогнозам ИКАО в обеспечение потребного объема гражданских авиаперевозок для разработки, производства и закупки SAF с 2020 по 2050 гг. потребуются огромные инвестиции. По нашему мнению, резкий рост инвестиций в SAF может привести к трудностям в техническом прогрессе в секторе международной гражданской авиации, и, следовательно, способствовать снижению темпов роста топливной эффективности и безопасности полетов самолетов. Кроме того, Российская Федерация считает, что многомиллиардные финансовые вливания в SAF могут привести к значимым негативным последствиям с точки зрения социальной (неравенство, благосостояние) составляющей устойчивого развития, в некоторых случаях – с точки зрения экологической составляющей устойчивого развития (биоразнообразие, общее антропогенное воздействие на окружающую среду, климатическая повестка). Данные последствия целесообразно оценивать и учитывать в стратегии развития рынка, принимая во внимание тот факт, что в соответствии с концепцией устойчивого развития предполагается одновременное достижение всех аспектов устойчивости, а не отдельных аспектов, в ущерб другим.

Поэтому, в соответствии с принципом общей, но дифференцированной ответственности, Российская Федерация, учитывая ограниченные возможности многих государств в отношении производства и использования SAF, не поддерживает установление каких-либо количественных показателей по обязательной доле использования SAF в гражданской авиации как в глобальном, так и региональном масштабе. Открытого совместного обсуждения таких потенциальных количественных показателей не проводилось, и Российская Федерация заявляет о необходимости дальнейшего обсуждения, включая обсуждение технических материалов, уже представленных Комитетом ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP), в том числе на этой конференции.

По оценкам ряда экспертов в течение длительного периода перехода к широкому использованию SAF целесообразным может быть применение LCAF, которые могут помочь осуществить общий переход на SAF более безболезненно и плавно.

В целом по сравнению с SAF применение LCAF может иметь меньший потенциал с точки зрения относительного (в расчете на единицу энергии) снижения эмиссии парниковых газов. Вместе с тем, данное решение может быть применено быстрее и шире, с меньшими прогнозируемыми затратами и без негативных последствий. Кроме того, де-факто в настоящее время имеющиеся различия в углеродном следе традиционного авиационного топлива практически не учитываются при его использовании, что представляется не совсем логичным и справедливым.

Что касается такого важного вопроса как сертификации LCAF, мы считаем, что поскольку процесс международной сертификации LCAF (в том числе как топлив, приемлемых для CORSIA) значительно отличается от подобного процесса для SAF, особенно актуальным становится создание отдельных международных систем сертификации LCAF. Для этого Российская Федерация предлагает объединение усилий всех сторон, заинтересованных в продвижении, сертификации их в качестве авиационного топлива, выработке единого подхода к ним в ИКАО.

Необходимо также продолжить обсуждение в ИКАО методов учета более чистых источников энергии для авиации, включая применение атомной энергии и газомоторных топлив.

Что касается Глобальной рамочной программы (ICAO Global Framework for Aviation Alternative Fuels), Российская Федерация считает, что она должна включать более подробное рассмотрение влияния расходов, связанных с разработкой, производством и использованием альтернативных авиационных топлив, включая цены на авиабилеты и на топливо (как для SAF, LCAF, так и для других более чистых источников энергии, а также для обычных видов топлива).

Для широкого внедрения применения альтернативных авиационных топлив Российская Федерация намерена поддерживать и участвовать в подготовке комплексных национальных и международных проектов в области исследования экологической и экономической эффективности производства этих видов авиационных топлив, приемлемых для применения как в национальных / региональных, так и в международных системах регулирования выбросов парниковых газов.

Пользуясь этой возможностью, хочу заверить всех участников Конференции в том, что Российская Федерация была и остается открытой для всех форм взаимовыгодного международного сотрудничества на основе взаимного уважения и учета национальных интересов, в том числе и в рамках ИКАО.

В заключение хочу пожелать всем участникам открывшейся 3-й международной Конференции ИКАО по авиации и альтернативным авиационным топливам эффективной и плодотворной работы в духе дружбы и взаимопонимания на благо всего мирового авиационного сообщества.

Благодарю за внимание!