



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

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

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

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 АКГА И ЕЕ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ ОТНОСИТЕЛЬНО КОНЦЕПТУАЛЬНОГО ВИДЕНИЯ ИКАО В ОБЛАСТИ SAF/LCAF НА ПЕРИОД ДО 2050 ГОДА И ГЛОБАЛЬНОЙ РАМОЧНОЙ ПРОГРАММЫ

(Представлено Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА)
от имени ее 54 государств-членов²)

АННОТАЦИЯ

В настоящем рабочем документе представлены мнения государств – членов АКГА относительно обновления "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 и содействия процессу переговоров о результатах CAAF/3.

Действия Конференции указаны в п. 4.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Вторая Конференция ИКАО по авиации и альтернативным видам топлива (CAAF/2), состоявшаяся в Мехико в октябре 2017 года, приняла рекомендации, а также декларацию, которая была утверждена для содействия осуществлению дальнейшей работы ИКАО, государств-членов и других заинтересованных сторон. В рамках этой декларации 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 заместить к 2050 году значительную часть обычного авиационного топлива устойчиво производимыми видами авиационного топлива. Совет ИКАО одобрил эту декларацию на своей сессии в марте 2018 года.

¹ Тексты на английском и французском языках представлены АКГА.

² Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Свазиленд, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эфиопия, Южная Африка, и Южный Судан.

1.2 Конференция отметила, что этот план основан на предположении о постепенном расширении использования SAF и должен периодически пересматриваться в рамках процесса обзора для постоянной оценки прогресса в разработке и внедрении SAF с учетом необходимости рассмотрения политики и действий. В этой связи регулярно проводятся практикумы и семинары по подготовке к СAAF/3 с целью обновления Концептуального видения ИКАО на период до 2050 года с учетом того, что экологичность авиационного топлива имеет основополагающее значение для усилий по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации.

1.3 Достижение глобальной долгосрочной желательной цели ИКАО (LTAG), принятой в резолюции А41-21 Ассамблеи ИКАО, потребует достаточного объема финансовых ресурсов, позволяющего эффективно решать проблемы, связанные с глобальным изменением климата. Повышение заинтересованности партнеров ИКАО в поддержке усилий ИКАО по наращиванию потенциала и оказанию помощи демонстрирует, насколько важна эта деятельность для достижения глобальных желательных целей ИКАО. В этой связи ИКАО и ее государства-члены в сотрудничестве с авиационной отраслью и другими заинтересованными сторонами будут проводить совместную работу, направленную на использование любых возможностей для внедрения необходимых стратегий, технологий и финансовых мер с целью увеличения доли SAF в общем объеме поставляемого топлива в процессе постепенной реализации Концептуального видения ИКАО на период до 2050 года без возложения каких-либо конкретных обязательств или обязанностей на отдельные государства.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Государства – члены АКГА демонстрируют приверженность всем усилиям по достижению консенсуса относительно результатов СAAF/3. Мнения государств-членов АКГА относительно обновления "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 были сформулированы в ходе совещаний по подготовке к СAAF/3 в отношении каждого из четырех структурных элементов: политика и планирование; нормативно-правовая база; поддержка внедрения; и финансирование. Мнения АКГА основаны, в частности, на указанных ниже основных принципах:

- В ходе разработки, производства и внедрения SAF/LCAF и других более чистых источников энергии для авиации ни один конкретный регион не остается без внимания. Глобальная рамочная программа должна способствовать ускорению темпов разработки, производства и внедрения SAF/LCAF и других более чистых источников энергии для авиации во всех регионах, особенно в развивающихся государствах.
- Основные вопросы в области реализации политики в поддержку Концептуального видения касаются **стоимости и ценовой доступности**. С учетом того, что в настоящее время цены на SAF/LCAF превышают цены на обычное авиационное топливо, глобальная рамочная программа должна учитывать вопросы наличия, надежности и ценовой доступности SAF/LCAF, а также их влияние на стоимость авиабилетов. Концептуальное видение ИКАО на период до 2050 года должно быть осуществимым и не оказывать негативного воздействия на развитие воздушного транспорта, особенно в развивающихся государствах.
- Любые потенциальные цели или любые объемы SAF/LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, которыми планируется заместить обычные виды топлива, должны являться глобальными целями без определения каких-либо индивидуальных целей или обязательств для отдельных государств.

- Глобальная рамочная программа должна учитывать особые обстоятельства и соответствующие возможности государств, в частности развивающихся стран, а также уровень развития авиационных рынков, устойчивый рост международной авиационной отрасли и возможность увеличения объемов эмиссии по причине ожидаемого роста объемов международных воздушных перевозок до завершения разработки и внедрения технологий и видов топлива с более низкими показателями эмиссии, а также других мер по сокращению эмиссии;
- Все ожидаемые результаты, касающиеся, в частности, **наращивания потенциала, передачи технологий и наличия финансовых ресурсов**, должны быть увязаны с любой глобальной рамочной программой и включены в декларацию CAAF/3;
- Глобальная рамочная программа должна быть подкреплена эффективными и целенаправленными мерами в области укрепления организационной основы и наращивания потенциала, передачи технологий и обеспечения доступа к новым и дополнительным источникам финансирования для всех государств, особенно для развивающихся стран, в соответствии с инициативой "Ни одна страна не остается без внимания". В частности, в отношении финансирования глобальная рамочная программа должна обеспечивать наличие простых, прозрачных и доступных механизмов финансирования или материального обеспечения (как государственных, так и частных) для разработки, производства и внедрения SAF/LCAF.
- Учитывая, что концепции виртуальных рынков, упомянутые в проекте итогового документа, все еще находятся на стадии технической оценки CAEP, следует поручить CAEP провести дополнительный технический анализ осуществимости таких концепций в полном объеме, с тем чтобы четко определить условия функционирования таких систем, их воздействие на международную авиацию и планы действий по ускорению разработки, производства и внедрения SAF/LCAF.

3. ВЫВОДЫ

3.1 В резолюции A41-21 Ассамблеи отмечено, что средства реализации, соизмеримые с уровнем амбициозности, включая финансирование, будут способствовать достижению LTAG.

3.2 В целях недопущения негативного воздействия на развитие воздушного транспорта, особенно в развивающихся государствах, при определении глобальной рамочной программы необходимо уделить внимание ряду практически осуществимых мер.

3.3 Для содействия ускорению разработки, производства и внедрения SAF/LCAF в развивающихся государствах, особенно в африканских государствах, где нет производства таких видов топлива, требуются существенные инвестиции. В целях привлечения соответствующих финансовых потоков для уменьшения рисков, сопряженных с разработкой, производством и внедрением SAF/LCAF в Африке, государствам-членам необходимо обсудить и согласовать новые и допускающие возможность отслеживания средств источники основанного на количественной оценке финансирования и конкретные действия по упрощению доступа к недорогостоящим финансовым услугам государственных финансовых учреждений, таких как банки развития, а также взять на себя соответствующие обязательства.

3.4 Технологии производства **SAF/LCAF** и других более чистых источников энергии для авиации доступны не всем странам и некоторые из них еще не достигли необходимого уровня развития и не готовы к внедрению. Следовательно, SAF, LCAF и другие более чистые источники

энергии для авиации должны разрабатываться и внедряться экономически целесообразным, экономически эффективным, а также социально и экологически приемлемым образом с учетом особых национальных обстоятельств и соответствующих возможностей "SCRC".

3.5 В глобальной рамочной программе важно отметить, что предпринимаемые ИКАО действия являются частью более широких многосторонних усилий по борьбе с изменением климата и согласуются с ними, особенно в отношении способов внедрения и источников финансирования.

4. ДЕЙСТВИЯ СAAF/3

4.1 СAAF/3 предлагается:

- a) принять к сведению информацию, представленную в настоящем рабочем документе;
- b) обсудить и принять во внимание мнения, изложенные в настоящем рабочем документе;
- c) согласиться с тем, что мнения государств – членов АКГА относительно обновления **"Концептуального видения ИКАО в области SAF на период до 2050 года, включая LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации"** должны быть полностью отражены в результатах СAAF/3 в целях определения глобальной рамочной программы.

— КОНЕЦ —