



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата

УСИЛИЯ АЭРОПОРТОВ ПО ДЕКАРБОНИЗАЦИИ, НЕОБХОДИМАЯ ПОДДЕРЖКА И СОВМЕСТНЫЙ ПОДХОД С ПРАВИТЕЛЬСТВАМИ И ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМИ СТОРОНАМИ

(Представлено Международным советом аэропортов (МСА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Входящие в состав МСА аэропорты взяли на себя глобальное обязательство достичь нулевой эмиссии углекислого газа к 2050 году и призвали правительства оказывать необходимую поддержку в достижении этой цели. Более 130 аэропортов предполагают, что достигнут своей цели к 2030-му году или даже раньше, другие – к 2040-му году. Однако многим аэропортам необходима поддержка со стороны правительств для разработки собственных дорожных карт и реализации стратегий и планов действий по декарбонизации.

Существуют сопутствующие выгоды, связанные с декарбонизацией аэропортов и других заинтересованных сторон в авиации. Наличие возобновляемых источников энергии является необходимостью для декарбонизации аэропортов, но они также необходимы для разработки устойчиво производимого авиационного топлива (SAF), зеленого водорода и зеленой электрификации оборудования для наземного обслуживания и транспортных средств, а также воздушных судов. Совместный подход позволит разработать соответствующую политику и инструменты, способствующие распространению и доступности возобновляемых источников энергии, финансирования и наращивания потенциала по всему миру.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) признать усилия аэропортов и вызовы, с которыми они сталкиваются в процессе декарбонизации;
- b) поддержать работу аэропортов по разработке и реализации их дорожных карт по достижению нулевой эмиссии;
- c) поддержать расширение сотрудничества между соответствующими заинтересованными сторонами и меры по содействию доступности возобновляемых источников энергии, финансирования и наращивания потенциала.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют

¹ Тексты на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены МСА.

<i>Справочный материал</i>	Доклад ИКАО об осуществимости долгосрочной желательной цели Исследование МСА по долгосрочной углеродной цели Углеродная аккредитация аэропортов АТАГ Waypoint 2050
----------------------------	---

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Международный совет аэропортов (МСА) играет ведущую роль в продвижении устойчивого развития, которое активно снижает воздействие на окружающую среду, одновременно обеспечивая экономические и социальные выгоды от авиации. Аэропорты-члены МСА уже почти 15 лет снижают выбросы углекислого газа в атмосферу посредством флагманской программы МСА по углеродной аккредитации аэропортов (АСА).

1.2 Программа АСА является единственной институционально одобренной глобальной программой по сертификации систем управления углеродом, которая была разработана специально для аэропортов. Она независимо оценивает и признает усилия аэропортов по управлению и сокращению выбросов углерода в категориях 1 и 2 с помощью шести уровней сертификации, предоставляя аэропортам общую основу для активного управления выбросами углерода с измеримыми целевыми ориентирами. Программа подстраивается под конкретный объект и позволяет гибко учитывать национальные или местные законодательные требования, обеспечивая при этом надежную методологию. В настоящее время в мире аккредитовано около 400 аэропортов во всех регионах МСА.

1.3 Кроме того, в хорошо зарекомендовавшую себя программу МСА по совершенствованию авиационной безопасности и безопасности полетов в аэропортах (АРЕХ) недавно была добавлена охрана окружающей среды. АРЕХ предлагает комплексные коллегиальные и экспертные проверки аэропортов на местах для оптимизации работы аэропортов, соблюдения нормативных требований и авиационных стандартов по всему миру. Эта программа основана на стандартах ИКАО, международных правилах и передовой практике МСА. В сфере окружающей среды программа может быть адаптирована для оценки и поддержки инициатив аэропортов по декарбонизации.

1.4 Изменение климата представляет собой глобальный вызов, требующий последующих и неотложных глобальных мер реагирования. Учитывая Специальный доклад Межправительственной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК) (2018) и, следовательно, неотложность определения пути достижения нулевой нетто-эмиссии углерода, аэропорты-члены МСА взяли на себя глобальное обязательство по достижению нулевой нетто-эмиссии углерода к 2050 году и призвали правительства оказать необходимую поддержку в достижении этой цели. Принятое в июне 2021 года, это первое обязательство по достижению нулевой нетто-эмиссии в авиационном секторе на глобальном уровне, основанное на комплексной оценке осуществимости долгосрочной цели.

1.5 Эта цель применима к углеродным выбросам, попадающим в категории 1 и 2, за которые эксплуатант аэропорта несет прямую или косвенную ответственность. Аэропорты также обязуются содействовать декарбонизации авиационной эмиссии. МСА полностью поддерживает амбициозную долгосрочную цель ИКАО (LTAG), которая должна быть согласована на данной Ассамблее.

1.6 В ходе изучения осуществимости долгосрочной цели МСА рассматривала региональные различия для определения общей глобальной цели, исходя из понимания, что пути ее достижения, как ожидается, будут варьироваться в зависимости от региона, уровня зрелости отдельных технологических разработок, движущих факторов, коммерческих обоснований, возможностей и вызовов, и особенно декарбонизации электросетей. Признание того, что для достижения общей глобальной цели могут использоваться различные способы декарбонизации, является одним из элементов, способствующих достижению консенсуса.

1.7 Шаги к нулевой нетто-эмиссии углерода потребуют совместной политики и сотрудничества с отраслью, правительством и другими заинтересованными сторонами. В докладе МСА по итогам изучения долгосрочной цели по эмиссии углерода для аэропортов МСА, аэропортам-членам, правительствам и заинтересованным сторонам рекомендуется рассмотреть следующие действия:

Для правительства и заинтересованных сторон:

- поддержка декарбонизации электросетей;
- поддержка перехода на возобновляемые источники энергии и разработка жизнеспособных коммерческих обоснований и партнерств для реализации мер по декарбонизации;
- стимулирование и облегчение доступа аэропортов к "зеленому" финансированию.

1.8 Эффективность действий по достижению целей устойчивого развития будет зависеть от способности аэропортов включить устойчивое развитие в основу своих корпоративных стратегий. Многосекторное сотрудничество будет играть решающую роль в обеспечении устойчивой авиационной экосистемы, способной достичь глобальных целей устойчивого развития. Декарбонизация – это необходимость и правильное решение. На аэропорты и другие заинтересованные стороны в сфере авиации оказывается все большее давление в плане обеспечения устойчивости для привлечения и предоставления финансирования. Разделение рисков, связанных с климатом, становится условием для инвестиций. Это требует объединения усилий, направленных на согласование инициатив по смягчению последствий изменения климата и адаптации к ним для обеспечения устойчивой и жизнеспособной авиационной экосистемы.

2. ОБСУЖДЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Самым большим источником выбросов углерода у эксплуатантов аэропортов является электричество, используемое для питания терминалов и оборудования. Поэтому именно декарбонизация электросети, возможности изменения которой в большинстве случаев у аэропортов ограничены, станет важным компонентом вероятности достижения аэропортами нулевой нетто-эмиссии углерода к 2050 году. Ускоренная декарбонизация электросети принесет очевидные выгоды. Возобновляемые источники энергии также необходимы для разработки устойчиво произведенного авиационного топлива (SAF), "зеленого" водорода и "зеленой" электрификации наземного вспомогательного оборудования и транспортных средств, а также воздушных судов. Отрасль будет все больше зависеть от политики правительств в области возобновляемых источников энергии по мере перехода отрасли и экономики на более устойчивые источники энергии.

2.2 Возобновляемые источники энергии являются стратегическим вопросом для государств и мировой экономики. Декарбонизация энергосетей будет происходить неравномерно по всему миру, и "зеленая" энергия может остаться дефицитным ресурсом для многих. Поэтому государствам следует сотрудничать и рассмотреть возможность разработки политики и механизмов, которые могли бы ускорить внедрение возобновляемых источников энергии в глобальном масштабе, например, соглашений о покупке электроэнергии и систем бронирования и учета топлива, которыми могли бы воспользоваться заинтересованные стороны из разных государств.

2.3 Поддерживая устойчивое восстановление аэропортов, а также разработку и реализацию их дорожных карт "нулевой нетто-эмиссии", 31-я Всемирная ежегодная генеральная ассамблея МСА (WAGA) в Канкуне, Мексика, 24 ноября 2021 года утвердила резолюцию №2 "Устойчивое развитие авиационной экосистемы". Действие с) призывает аэропорты-члены в рамках их обязательств по достижению нулевой нетто-эмиссии к 2050 году, работать в сотрудничестве с МСА и другими заинтересованными сторонами для разработки и представления своих добровольных планов действий по декарбонизации.

2.4 Многие эксплуатанты аэропортов уже разработали свои дорожные карты по декарбонизации и приступили к их реализации, включая несколько аэропортов, которые предвосхитили свои обязательства по достижению нулевого уровня. Например, более 130 аэропортов поставили цель достичь нулевого уровня к 2030 году (или раньше), в то время как другие ориентируются в своих целях на 2040 год; однако многим другим аэропортам необходима поддержка со стороны правительств в разработке собственных дорожных карт и реализации своих стратегий и планов действий по декарбонизации.

2.5 Аэропорты также внедряют технологии и инновации, в том числе новые технологии, появляющиеся на авиационном рынке, инновационные силовые установки, чтобы способствовать позитивной трансформации авиационной экосистемы, включая переход к нулевой эмиссии и улучшение предоставляемых ими услуг. Важность сотрудничества невозможно переоценить, поскольку оно должно выйти на более высокий уровень ввиду значительности и беспрецедентности этого вызова.

2.6 Сотрудничество заинтересованных сторон в авиации для обеспечения устойчивого развития сектора имеет решающее значение, особенно в отношении декарбонизации авиационной эмиссии. Некоторые аэропорты могут способствовать внедрению устойчивых альтернативных источников энергии на месте, особенно SAF в краткосрочной и среднесрочной перспективе. Эксплуатантам аэропортов необходимо получить SAF уже в смешанном виде ("drop-in") и начать координацию на ранней стадии, если они хотят, чтобы SAF находились на территории аэропорта, так на это может потребоваться несколько месяцев/лет. Существует большое количество заинтересованных сторон, которых необходимо привлечь и ознакомить с техническими и нормативными стимулирующими мерами и требованиями, связанными с SAF. На данном этапе не представляется возможным и целесообразным обеспечить присутствие SAF в каждом аэропорту. Поэтому механизмы, обеспечивающие альтернативные варианты бронирования и учета такого топлива, не менее важны, чем производство, предложение и спрос на SAF. Также необходимо обеспечить последовательность в политике различных государств, чтобы избежать непреднамеренных последствий.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Вызов, связанный с декарбонизацией авиации, является значительным, но аэропорты взяли на себя обязательства и предпринимают действия по декарбонизации. Поддержка со стороны правительства и сотрудничество с заинтересованными сторонами будут иметь важное значение для того, чтобы аэропорты имели доступ к возобновляемым источникам энергии, финансированию и наращиванию потенциала для декарбонизации в глобальном масштабе. Сотрудничество послужит катализатором, обеспечивая выгоды для нескольких заинтересованных сторон. Изменение климата представляет собой глобальный вызов. Ни одна страна и ни один аэропорт не должны остаться без внимания.

3.2 Ассамблее предлагается:

- a) признать усилия аэропортов и стоящие перед ними вызовы, связанные с декарбонизацией;
- b) поддержать работу аэропортов по разработке и внедрению их дорожных карт по достижению нулевого уровня эмиссии;
- c) поддержать расширение сотрудничества между соответствующими заинтересованными сторонами и меры по содействию доступности возобновляемых источников энергии, финансирования и наращивания потенциала.

— КОНЕЦ —