



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 41-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

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

ИНИЦИАТИВЫ ПО ДЕКАРБОНИЗАЦИИ АЭРОПОРТОВ

(Представлено Японией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Что касается декарбонизации авиации, то, хотя Ассамблея ИКАО обсуждает этот вопрос в отношении эксплуатации воздушных судов, каждое государство все еще работает над своими собственными инициативами в области аэропортов. Важно поощрять инициативы по энергосбережению и возобновляемым источникам энергии для декарбонизации аэропортового сектора, и Япония создала условия для поощрения инициатив по декарбонизации аэропортов, установив для этого цели и сроки и внося поправки в соответствующие законы. На Ассамблее ИКАО государствам следует поделиться информацией об их инициативах по декарбонизации аэропортового сектора, с тем чтобы эти данные могли служить ориентиром для других государств по осуществлению их собственных инициатив.

Действия: Ассамблее предлагается распространять информацию об инициативах по декарбонизации аэропортового сектора каждого государства и использовать эти данные в качестве ориентира для других государств.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Мероприятия, упомянутые в настоящем рабочем документе, будут осуществляться при условии наличия ресурсов
<i>Справочный материал</i>	

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В числе инициатив по декарбонизации авиации Международная организация гражданской авиации (ИКАО) в 2010 году поставила краткосрочно-среднесрочную цель повышения топливной эффективности в среднем на 2 % в год и ограничения увеличения эмиссии CO₂ в области эксплуатации воздушных судов, начиная с 2020 года, а в 2016 году ИКАО установила Систему компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) до 2035 года.

1.2 С другой стороны, в аэропортовом секторе мы видим, что каждое государство предпринимает свои собственные инициативы на основе Парижского соглашения о сокращении выбросов парниковых газов после 2020 года, которое было принято на Конференции сторон (КС21) Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИКООН). Мы считаем, что государства могут также эффективно продвигать свои инициативы по декарбонизации аэропортов путем обмена информацией об инициативах по декарбонизации аэропортового сектора на Ассамблее ИКАО.

2. ВОПРОСЫ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ

2.1 Инициативы по декарбонизации аэропортового сектора

2.1.1 Для декарбонизации аэропортового сектора можно было бы предпринять следующие конкретные инициативы:

- a) для сокращения эмиссии CO₂ от объектов аэропорта будут внедрены светодиодное освещение и лампы, высокоэффективные кондиционеры, а также меры по энергосбережению при реконструкции. При этом мы будем рассматривать не только повышение эффективности отдельных объектов и оборудования, но и эффективные методы сокращения эмиссии CO₂ с помощью систем визуализации, BEMS и других средств;
- b) для сокращения эмиссии CO₂ от транспортных средств аэропорта мы будем способствовать внедрению электромобилей (EV) и транспортных средств на топливных элементах (FCV), а также развитию станций подзарядки и водородных станций при обновлении транспортных средств с учетом состояния развития технологий транспортных средств. Кроме того, до тех пор, пока обычные транспортные средства не будут переоборудованы в электромобили и транспортные средства на FCV, будет также рассматриваться возможность сокращения эмиссии CO₂ за счет использования биотоплива;
- c) для сокращения эмиссии CO₂ от воздушных судов на земле мы будем стремиться к внедрению наземных силовых установок (GPU), а также рассмотрим возможность сокращения использования вспомогательных силовых установок (APU) за счет расширения использования GPU. Кроме того, мы будем изучать возможность строительства высокоскоростных выводных рулежных дорожек и пересекающихся рулежных дорожек для отправления;
- d) что касается внедрения возобновляемых источников энергии в аэропортах, мы будем способствовать внедрению фотоэлектрических (PV) энергосистем на крышах зданий аэропортов, парковках, площадках и местах вокруг аэропортов, а также рассмотрим возможность установки такого оборудования также на

стены зданий и в ограниченных зонах с учетом развития технологий. Помимо содействия декарбонизации аэропортов, мы будем изучать способы превращения аэропорта в центр возобновляемой энергии, связывая аэропорт с окружающим сообществом посредством поставок возобновляемой электроэнергии, укрепляя устойчивость аэропорта и сообщества, а также используя фотоэлектрические системы в составе углеродных кредитов;

- е) кроме того, меры по поглощению CO₂ за счет лесонасаждений и голубого углерода, использование водорода, сокращение эмиссии при подъезде к аэропорту и управление энергопотреблением в масштабах всего аэропорта, с учетом ситуации в каждом аэропорту и региональных особенностей, также будут способствовать декарбонизации аэропортов.

2.2 Цели декарбонизации в аэропортовом секторе Японии и инициативы по их достижению

2.2.1 В 2020 году Япония объявила достижение углеродной нейтральности к 2050 году в качестве цели по декарбонизации и поставила новую цель по сокращению эмиссии парниковых газов на 46 % к 2030 финансовому году, и она будет продолжать бороться за достижение более высокой цели в 50 %.

2.2.2 В авиационном секторе для достижения этой цели необходимо неуклонно реализовывать конкретные меры, а в аэропортовом секторе изучаются вопросы энергосбережения и рециркуляции энергии в рамках инициатив по снижению эмиссии CO₂.

2.2.3 В аэропортовом секторе в 2003 году было разработано *Руководство по созданию экологически чистых аэропортов (Руководство по экологичным аэропортам (первое издание))* в целях поощрения добровольных усилий по осуществлению общих экологических мер, включая аэропорты с низким уровнем эмиссии углерода.

2.2.4 С другой стороны, в связи с недавним увеличением спроса на авиаперевозки, эмиссия CO₂ в аэропортах растет, и для решения этой проблемы необходимы дальнейшие усилия. Поэтому для изучения мер по сокращению эмиссии CO₂ от объектов аэропорта и транспортных средств аэропорта, а также мер по внедрению возобновляемых источников энергии с учетом особенностей каждого аэропорта, в 2021 году была создана "Исследовательская группа по сокращению эмиссии CO₂ в аэропортовом секторе" для обсуждения инициатив, изложенных в п. 2.1.

2.2.5 В феврале 2022 года были установлены цели по декарбонизации аэропортов и график работы, направленные на достижение к 2030 финансовому году снижения эмиссии углерода на 46 % или более (по сравнению с 2013 финансовым годом) в каждом внутреннем аэропорту, а также на достижение углеродной нейтральности во всех внутренних аэропортах путем максимального использования потенциала внедрения возобновляемых источников энергии.

2.2.6 Для эффективного и действенного продвижения вышеуказанных инициатив необходимо сотрудничество с заинтересованными сторонами аэропорта (администраторами аэропорта, эксплуатантами зданий аэропорта, авиакомпаниями и другими эксплуатантами в аэропорту) и другими сторонами, обладающими опытом в области декарбонизации. Также желательно, чтобы каждый аэропорт подготовил план со среднесрочными и долгосрочными целями и инициативами, ориентированными на 2030 и 2050 годы. С учетом этого правительство в марте

2022 года разработало *Основные принципы* (первое издание), которые должны служить ориентиром для подготовки таких планов.

2.2.7 В июне 2022 года в Закон о гражданской авиации, Закон об аэропортах и другие соответствующие законы были внесены поправки, определяющие базовую политику по декарбонизации авиационного сектора, проводимую министром земли, инфраструктуры, транспорта и туризма. Мы создали систему, при которой министр земли, инфраструктуры, транспорта и туризма сертифицирует планы реализации декарбонизации аэропортов (далее "планы реализации"), разработанные администрацией аэропортов, и установили специальные меры, осуществляемые на основе сертификации таких планов министром. Специальные меры включают положения о долгосрочной сдаче в аренду административных объектов организациям, осуществляющим проекты по продвижению декарбонизации аэропортов, как это предусмотрено в утвержденных планах реализации.

2.2.8 В свете поправок к законам мы планируем пересмотреть *Основные принципы* (первое издание), содействовать составлению планов реализации каждым администратором аэропорта, а также разработать руководство, в котором будут обобщены вопросы, которые необходимо будет учитывать при внедрении и установке оборудования, использующего возобновляемые источники энергии, и энергосберегающего оборудования.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Важно, чтобы каждое государство выступало с собственными инициативами по реализации декарбонизации аэропортов. При этом считаем, что государства могут эффективно декарбонизировать аэропорты, обмениваясь знаниями, полученными в ходе реализации своих инициатив. Поэтому в будущем Ассамблее ИКАО следует распространять информацию об инициативах по декарбонизации аэропортов в каждом государстве, что послужит ориентиром для других государств в продвижении инициатив по декарбонизации аэропортов.