



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

Монреаль, Штаб-квартира, 16–20 ноября 2026 года

Пункт 3 повестки дня: Укрепление нормативной и институциональной базы
3.4: Сборы с международного воздушного транспорта

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ КЛЮЧЕВОЙ РОЛИ CORSIA И НЕОБХОДИМОСТИ ГЛОБАЛЬНОЙ ГАРМОНИЗАЦИИ РЕГУЛИРОВАНИЯ

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В рамках 42-й сессии Ассамблеи ИКАО было подтверждено, что Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) является единственной глобальной рыночной мерой (PM) для регулирования выбросов CO₂ международной авиации. По имеющимся оценкам, на первом этапе выполнения требований CORSIA (с 2024 по 2026 год) сокращение выбросов CO₂ составит 170–236 миллионов метрических тонн. Решительные и скоординированные действия государств имеют первостепенное значение для эффективного внедрения CORSIA, чтобы в полной мере реализовать ее потенциал в решении проблемы эмиссии CO₂ международной авиации.

Действия: Конференции предлагается:

- побудить большее число государств добровольно присоединиться к CORSIA, чтобы расширить охват эмиссии CO₂ международной авиации;
- рекомендовать государствам предпринять незамедлительные действия по выдаче необходимых разрешительных писем для увеличения предложения единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA, и содействия эксплуатантам воздушных судов в соблюдении требований;
- вновь обратить внимание государств на 1) исключительность CORSIA как единственной глобальной рыночной меры для управления выбросами CO₂ международной авиации и 2) Политику ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта (Doc 8632), призывая государства и другие учреждения ООН воздерживаться от введения дополнительных разрозненных норм, а также избегать введения дискриминационных налогов на международные воздушные перевозки;
- настоятельно призвать государства внедрять CORSIA унифицированным образом в соответствии с SARPс CORSIA (Приложение 16, том IV).

Стратегические цели	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех" и "Авиация экологически устойчива"
Финансовые последствия	

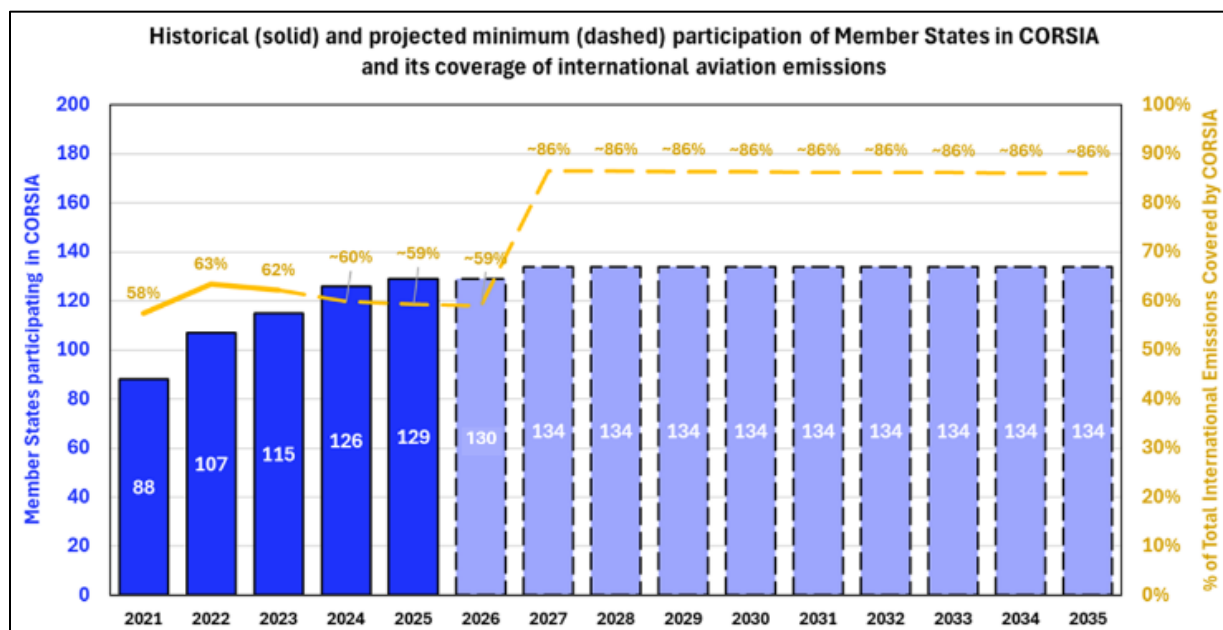
¹ Версии документа на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках предоставлены ИАТА.

Справочный материал	Приложение 16 "Охрана окружающей среды", Том IV "Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)" Дос 8632, Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта Дос 10227, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 3 октября 2025 года) Резолюции Ассамблеи А42-22 и А42-26
---------------------	---

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) является элементом комплекса мер для сокращения эмиссии CO₂ международной авиации, направленных на достижение глобальной желаемой цели ИКАО по обеспечению чистой нулевой эмиссии углерода к 2050 году. Целью CORSIA является устранение сохраняющегося разрыва в объеме выбросов CO₂, необходимого для достижения углеродно-нейтрального прироста в период с 2020 года (цель CNG2020), в дополнение к тому, что может быть достигнуто с помощью других отраслевых мер, таких как новые авиационные технологии, усовершенствования в сфере эксплуатации и использование экологически чистой энергии в авиации. 42-я Ассамблея ИКАО вновь подтвердила, что CORSIA является единственной глобальной рыночной мерой для регулирования эмиссии CO₂ международной авиации (см. пункт 18 Резолюции А42-22).

1.2 Первый этап CORSIA начался в 2024 году, когда компенсационные обязательства стали применяться к международным рейсам между государствами, которые добровольно согласились участвовать в проекте. По состоянию на 2026 год в CORSIA участвуют 130 государств, на которые приходится 60 % выбросов CO₂ международной авиации. Поскольку CORSIA является механизмом, основанным на маршрутах, большее число государств, участвующих в CORSIA, подразумевает больший охват эмиссии CO₂ международной авиации в рамках этой схемы. На рисунке 1 показано количество государств, участвовавших в CORSIA в прошлом (столбики со сплошным контуром), и минимально прогнозируемое их количество (столбики с пунктирным контуром), начиная с 2021 года, а также их влияние на долю эмиссии CO₂ международной авиации, охватываемую этой схемой (линия). Поскольку второй этап начнется в 2027 году, по прогнозам, начиная с 2027 года CORSIA будет покрывать, как минимум, более 85 % выбросов CO₂ международной авиации.



Источник: прогноз ИАТА

1.3 Приверженность государств и эксплуатантов воздушных судов внедрению CORSIA очевидна, о чем свидетельствуют требования по мониторингу, отчетности и верификации в рамках CORSIA. 128 государств представили отчеты о выбросах CO₂ при выполнении международных рейсов в 2024 году, подкрепленные данными, поступившими примерно от 690 эксплуатантов воздушных судов, что охватывает 99 % общего объема эмиссии CO₂ международной гражданской авиации за 2024 год. Успешное внедрение CORSIA зависит от наличия достаточного предложения единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA (CEEU), для удовлетворения растущего спроса. Также стоит отметить, что на первом этапе, учитывая прогнозы по ограниченному производству и сертификации видов топлива, отвечающих условиям CORSIA (CEF), ожидается, что компенсационные обязательства будут выполнены в основном за счет единиц CEEU.

1.4 Кроме того, в равной степени необходимо защитить исключительность CORSIA, чтобы избежать потенциального разнообразия дублирующих государственных или региональных рыночных мер (РМ) и обеспечить, чтобы выбросы CO₂ международной авиации и связанные с ними регулятивные финансовые обязательства учитывались и реализовывались только один раз. Эти обязательные условия позволят CORSIA в полной мере реализовать свой потенциал в сфере декарбонизации.

2. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДОСТАТОЧНОГО ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЕДИНИЦ CEEUs В СООТВЕТСТВИИ С ТРЕБОВАНИЯМИ ПАРИЖСКОГО СОГЛАШЕНИЯ

2.1 По оценкам ИАТА, на первом этапе CORSIA (2024–2026 гг.) будет компенсировано от 170 до 236 миллионов метрических тонн CO₂, что соответствует фактору роста отрасли на 2024 год, объявленному ИКАО в декабре 2025 года. Несмотря на высокий спрос, отражающий обязательства по закупкам, эксплуатанты воздушных судов по-прежнему сталкиваются с острой нехваткой на рынке единиц CEEU. По состоянию на октябрь 2026 года для реализации первого этапа доступно около 43 миллионов метрических тонн CEEU, которые поставляются всего из 11 стран: Камбоджи, Гамбии, Гайаны, Лаоса, Мадагаскара, Малави, Нигерии, Руанды, Сьерра-Леоне, Танзании и Узбекистана.

2.2 Критерии соответствия требованиям CORSIA для единиц выбросов определяют необходимые критерии для обеспечения социальной и экологической целостности единиц, и гарантируют обеспечение единицами эмиссии, отвечающими критериям CORSIA, желаемого сокращения выбросов CO₂, а также отсутствие двойного учета сокращений выбросов. Снижение риска двойного заявления требований требует от стран регистрации незамедлительных действий по внедрению институциональных механизмов, обеспечивающих своевременную выдачу разрешительных писем (LoAs)/заявлений о подтверждении соответствия.

2.3 Решения, касающиеся практической реализации статьи 6 Парижского соглашения, принятые на КС-29 Рамочной конвенции ООН об изменении климата (РКИК ООН) (проходившей с 11 по 22 ноября 2024 года в Баку, Азербайджан), предоставляют странам регистрации углеродных проектов полное руководство по необходимым шагам для выдачи разрешительных писем (LoAs) и внесению соответствующих корректировок для переданных на международном уровне результатов смягчения последствий для использования в рамках CORSIA².

2.4 Различные постоянные препятствия задерживают выдачу LoAs в отношении CEEUs и соответствующей отчетности в соответствии со статьей 6 Парижского соглашения, в их числе: отсутствие ясности в отношении мер, которые могут помочь странам регистрации развить синергию между их собственными определяемыми на национальном уровне вкладами (ОНУВ) в рамках Парижского соглашения и CORSIA, неопределенность в отношении положений Парижского соглашения, касающихся авторизации единиц выбросов для CORSIA, и в целом ограниченная осведомленность о CORSIA среди ключевых органов, принимающих решения, таких как министерства финансов и казначейства.

2.5 В связи с тем, что эксплуатанты воздушных судов обязаны выполнить свои компенсационные обязательства к январю 2028 года, ИАТА применила проактивный подход к решению вышеуказанных проблем, объединив все соответствующие заинтересованные стороны на рынке CEEU для повышения осведомленности о необходимости рыночных действий и для оказания прямой помощи в получении разрешений от стран регистрации, чтобы обеспечить значимые поставки единиц эмиссии в рамках первого этапа CORSIA. По состоянию на октябрь 2026 года более 80 организаций, включая шесть государств, подписали [Соглашение об авиационном углеродном рынке и присоединились к Альянсу поддержки](#), что свидетельствует о решительной поддержке CORSIA и ее целей. Также важно, чтобы страны незамедлительно приняли меры по авторизации CEEUs и обеспечили предложение в количестве, позволяющем эксплуатантам воздушных судов соблюдать требования. Актуальность этого вопроса трудно переоценить, поскольку по прогнозам по состоянию на июнь 2026 года дефицит предложения на рынке будет составлять около 200 тонн. Это требует немедленных действий, поскольку как запоздалое поступление предложения, так и его отсутствие ставят под угрозу эффективное функционирование CORSIA как рыночного механизма.

3. УКРЕПЛЕНИЕ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНОСТИ CORSIA И СОДЕЙСТВИЕ ЕЕ УНИФИЦИРОВАННОМУ ВНЕДРЕНИЮ

3.1 Ассамблея ИКАО утвердила CORSIA в качестве "единственной глобальной рыночной меры, применяемой к эмиссии CO₂ международной авиации, во избежание возможных несогласованных и дублирующих друг друга государственных или региональных РМ, обеспечивая

² В частности, доработка правил в статье 6.2, которая содержит важные указания относительно процесса и сроков выдачи авторизации, ее содержания, формата, транспарентности, включая требование указывать условия, при которых авторизации могут быть отозваны, заявлений о первой передаче, последовательности и сроков представления отчетности, исправления несоответствий и функциональной совместимости реестров и др.

тем самым однократный учет эмиссии CO₂ международной авиации".³ Ассамблея ИКАО также настоятельно призвала государства-члены "соблюдать Политику ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта, содержащуюся в документе Дос 8632, и избегать введения дискриминационных налогов на международный воздушный транспорт".⁴

3.2 Унифицированное внедрение CORSIA всеми государствами – членами ИКАО без региональных или национальных отступлений имеет решающее значение для сохранения ее исключительности. Особую тревогу вызывает появление региональных отступлений от требований CORSIA, которые напрямую препятствуют достижению цели ИКАО CNG2020. Следовательно, такие действия приведут к сокращению финансирования борьбы с изменением климата в странах, принимающих проекты, генерирующие единицы CEEU. Вызывает беспокойство тот факт, что ряд государств уже ввели сборы и налоги на выбросы углекислого газа на международном воздушном транспорте, что не соответствует давно соблюдаемым принципам ИКАО и по-прежнему противоречит идее исключительности CORSIA, а также *"Политике ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта"* (Дос 8632).

3.3 Такой фрагментарный подход серьезно подрывает многосторонние усилия по решению проблемы эмиссии CO₂ международной авиации, особенно с учетом того, что страны, вводящие такие сборы, также являются государствами – членами ИКАО и сыграли важную роль в разработке и внедрении CORSIA. Для эксплуатантов воздушных судов это приводит к дополнительному административному и финансовому бремени, которое вызывает отток значительных средств от проверенных решений по декарбонизации, таких как устойчиво производимые виды авиационного топлива (SAF) и компенсация выбросов углерода, а также в некоторых случаях приводит к двойному взиманию платы за одни и те же тонны выбросов CO₂ в рамках более чем одной системы рыночных мер. Кроме того, такая разрозненность на региональном или национальном уровне напрямую угрожает подрывом согласованной на многосторонней основе цели CNG2020 в авиационной отрасли. Это также ограничивает способность стран генерировать финансирование для борьбы с изменением климата и использовать синергию для продвижения к своим ОНУВ в соответствии с другим согласованным на многосторонней основе набором правил в рамках Парижского соглашения, а также устраняет связанные с этим экологические и социально-экономические выгоды.

3.4 Предсказуемые и надежные правила необходимы для обеспечения ликвидности углеродного рынка и привлечения долгосрочных инвестиций. Углеродные проекты обычно требуют длительных циклов разработки – часто от четырех до пяти лет – от первоначального утверждения проекта и методологии до обеспечения финансирования и, в конечном счете, получения и выдачи кредитов. Девелоперы и инвесторы берут на себя обязательства, основанные на правилах, действующих сегодня, и обоснованных ожиданиях, что они будут действовать и в будущем. Когда национальные или региональные юрисдикции устанавливают изменения для стандартов, методологий или критериев приемлемости, уже реализуемые проекты могут стать нежизнеспособными, что подрывает доверие инвесторов и сводит на нет поддержку, которую такие проекты оказывают странам регистрации.

3.5 В соответствии с полномочиями, предоставленными ИКАО ее государствами-членами в качестве единственного законного форума для разработки и глобального согласования политики в поддержку международной гражданской авиации, важно, чтобы соответствующие полномочные органы государств-членов уважали обсуждения и решения государств под эгидой ИКАО. Государства – члены ИКАО решили, что CORSIA представляет собой наиболее

³ [Резолюция 39-3](#) Ассамблеи ИКАО; подтвержденная в рамках последней Ассамблеи [Резолюцией A42-22](#)

⁴ [Резолюция A42-26](#) Ассамблеи ИКАО.

справедливый, неискажающий и экономичный способ достижения эффективного сокращения выбросов CO₂ за счет ее унифицированного применения в соответствии с SARPs (Приложение 16, Том IV). Поэтому крайне важно активизировать совместные усилия по содействию внедрению CORSIA, в противовес любым попыткам подорвать ее целостность.

— КОНЕЦ —