



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

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

Пункт 3 повестки дня. Укрепление нормативно-правовой и институциональной базы
3.4 Сборы с международного воздушного транспорта

УСТРАНЕНИЕ ВОЗНИКАЮЩИХ ФАКТОРОВ РИСКА ДЛЯ СООТВЕТСТВИЯ ТРЕБОВАНИЯМ CORSIA: ДОСТУП К SAF И НАЛИЧИЕ CEEUS

(Представлено Таиландом совместно с Индонезией, Малайзией, Сингапуром и
Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлена обновленная оценка возникающих факторов риска для эффективной реализации Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) и подтверждается, что CORSIA является единственной глобальной рыночной мерой, применяемой к эмиссии CO₂ от международной авиации. В нем освещаются потенциальное влияние геополитической нестабильности и волатильности энергетического рынка, ограничений на доступ к устойчиво производимым видам авиационного топлива (SAF) и своевременной доступности единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA (CEEUS), на расходы эксплуатантов самолетов, связанные с соблюдением нормативных требований, и устойчивость международного воздушного транспорта.

В документе подчеркивается необходимость улучшения координации между соответствующими полномочными органами и заинтересованными сторонами в целях улучшения доступа к видам топлива, отвечающим условиям CORSIA, упрощения процедуры выдачи писем-разрешений и реализации соответствующих корректировок, поддержки разработки и обеспечения наличия дополнительных отвечающих критериям CEEUS и содействия проведению эксплуатантами самолетов предварительной оценки и планирования закупок.

Действия: Конференции предлагается;

- а) подтвердить роль CORSIA как единственной глобальной рыночной меры, применяемой к эмиссии CO₂ от международной авиации, признавая при этом важность предсказуемого доступа к SAF и CEEUS для ее эффективного осуществления;
- б) рекомендовать государствам улучшать координацию между органами гражданской авиации, энергетическими, климатическими и экологическими учреждениями, соответствующими полномочными органами, занимающимися вопросами углеродного рынка, производителями SAF, разработчиками проектов и эксплуатантами самолетов в целях упрощения доступа к видам топлива, отвечающим условиям CORSIA, процесса выдачи писем-разрешений (LoAS) и внесения соответствующих корректировок, разработки и утверждения дополнительных проектов, генерирующих CEEUS, и заблаговременного оценки и планирования закупок;

с) просить Международную организацию гражданской авиации (ИКАО) продолжать следить за наличием CEEUS и соответствующими изменениями, влияющими на доступ к видам топлива, отвечающего условиям CORSIA, и оценивать, в соответствующих случаях, их экономические последствия для будущей реализации и соблюдения требований CORSIA при сохранении экологической целостности и стабильности рынка.	
<i>Стратегическая цель</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех", и "Авиация является экологически устойчивой".
<i>Финансовые последствия</i>	Осуществление предлагаемых мер будет зависеть от ресурсов, имеющихся в распоряжении ИКАО и государств, включая добровольные и внебюджетные взносы, в зависимости от ситуации.
<i>Справочный материал</i>	Резолюции A42-21 и A42-22 Ассамблеи; информационное табло ИКАО по соответствующим единицам эмиссии CORSIA (по состоянию на 27 августа 2026 года); Технический консультативный орган ИКАО (ТАВ) - цикл оценки 2026 года; Глобальный прогноз ИАТА в области воздушного транспорта - июнь 2026 года; Информация ИАТА о соответствующих единицах эмиссии CORSIA; Альянс поддержки ИАТА для поставок единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На 42-й сессии Ассамблеи ИКАО была подтверждена Долгосрочная глобальная желательная цель (ЛТАГ) достижения к 2050 году чистого нулевого уровня эмиссии международной авиации и необходимость в комплексе мер по решению проблемы авиационной эмиссии при содействии устойчивому развитию международного воздушного транспорта. Ассамблея также подтвердила коллективное глобальное стремление сократить эмиссию CO₂ международной авиации на 5 процентов к 2030 году за счет использования SAF, авиационного топлива с более низким содержанием углерода (LCAF) и других более чистых источников энергии для авиации по сравнению со сценарием нулевого использования более чистых источников энергии.

1.2 Одним из ключевых элементов комплекса мер ИКАО остается Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA). В резолюции A42-22 Ассамблеи говорится, что CORSIA является единственной глобальной рыночной мерой, касающейся эмиссии CO₂ международной авиации, избегающей возможного дублирования государственных или региональных рыночных мер и обеспечивающей только однократный учет эмиссии CO₂ международной авиации. Индонезия, Малайзия, Сингапур и Таиланд активно участвуют в CORSIA с первых дней и создали национальные механизмы мониторинга, отчетности и верификации (MRV) для поддержки внедрения в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО. Этот региональный опыт обеспечивает важную основу для решения практических задач на первом этапе CORSIA к рассмотрению соответствующих требований к обеспечению соответствия.

1.3 Индонезия, Малайзия, Сингапур и Таиланд также приступили к внедрению и более активному использованию SAF. Использование соответствующих отвечающих условиям CORSIA видов топлива может снизить компенсационные требования эксплуатанта самолета и тем самым уменьшить зависимость от CEEUS. С 2025 года Таиланд на основе Меморандума о взаимопонимании продолжает поощрять использование SAF эксплуатантами самолетов

Таиланда при выполнении условий CORSIA с целью стимулировать внедрение SAF в международную авиацию. Таиланд также разработал Премияльную программу Таиланда по добровольному сокращению эмиссии (Premium T-VER), которая была одобрена для поставки CEEUS в рамках первого этапа CORSIA. Программа Premium T-VER впоследствии подала заявку в рамках цикла оценки ТАВ ИКАО 2026 года для получения права на поставки CEEUS на период соблюдения требований 2027-2029 гг. Опыт Индонезии, Малайзии, Сингапура и Таиланда в области внедрения CORSIA и стимулирования использования SAF, а также разработка Таиландом Премияльной программы T-VER в качестве источника CEEUS свидетельствуют о важности дальнейшей работы по сокращению CO₂ в секторе, так и надежного доступа к соответствующим единицам эмиссии для эффективной реализации CORSIA.

1.4 Опираясь на этот опыт, Таиланд по-прежнему твердо намерен эффективно внедрять систему CORSIA, признавая при этом, что внешние факторы могут влиять как на доступность, так и на стоимость вариантов соблюдения требований. К этим факторам относятся сохраняющаяся волатильность на глобальных энергетических рынках, геополитическая неопределенность, ограничения в отношении наличия и доступности SAF по цене, а также неопределенность в отношении своевременной доступности CEEUS на рынке. Поэтому дальнейшая оценка этих изменений важна не только для экологической целостности и предсказуемости CORSIA, но и для экономической устойчивости и жизнеспособности международного воздушного транспорта.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 НАЛИЧИЕ CEEUS И ГОТОВНОСТЬ РЫНКА

2.1.1 Доступность CEEUS остается важным фактором поддержки эффективного внедрения CORSIA, особенно по мере осуществления первого этапа работы Системы. По данным информационного табло CORSIA, по состоянию на 27 августа 2026 года в рамках утвержденных программ единиц эмиссии приблизительно 41,9 млн. CEEUS были верифицированы, выпущены и отмечены в качестве отвечающих критериям CORSIA.

2.1.2 Несмотря на то, что увеличение объема выпускаемых CEEUS представляет собой важный шаг вперед в деле эффективного внедрения CORSIA, ожидаемый объем спроса остается значительным. Согласно последним оценкам ИАТА, к январю 2028 года может понадобиться примерно 200-250 млн CEEUS для выполнения требований соответствия на первом этапе. Также по мнению ИАТА, рыночная стоимость 200 млн единиц составит примерно 4 - 5 млрд. долл. США. В ответ на масштаб ожидаемого спроса Альянс поддержки, организованный ИАТА для расширения поставок CEEUS, поставил себе целью увеличение предложения CEEUS до 225 - 250 млн единиц к весне 2027 года. Это является целью по развитию объема предложения, а не прогнозом спроса авиакомпаний, которая отражает текущие усилия по устранению узких мест в области внедрения и повышению готовности рынка до наступления крайнего срока соблюдения требований первого этапа.

2.1.3 Дальнейшее улучшение координации деятельности между органами гражданской авиации, природоохранными и климатическими агентствами, органами регулирования углеродного рынка, разработчиками проектов и эксплуатантами самолетов могло бы способствовать своевременному предоставлению дополнительных CEEUS. Такая деятельность может включать в себя упрощение понятных и эффективных национальных процедур выдачи писем-разрешений (LoAS) и внесение соответствующих корректировок, поощрение разработки и утверждение дополнительных отвечающих требованиям проектов и содействие раннему планированию оценки и закупки эксплуатантами самолетов. Все это могло бы способствовать расширению и диверсификации предложения CEEUS, улучшению доступа к рынкам CEEUS, уменьшению зависимости от потенциальной неопределенности предложения и цен, предотвращению двойного учета и поддержанию экологической целостности CORSIA.

2.2 ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

2.2.1 Последние геополитические изменения и сохраняющаяся волатильность мировых энергетических рынков значительно усилили неопределенность в отношении будущих эксплуатационных расходов эксплуатантов самолетов. В таких условиях эксплуатантам самолетов, возможно, потребуется принять ряд мер по управлению расходами, включая корректировки в отношении развертывания мощностей, развития сетей и принятия инвестиционных решений. Этот вопрос особенно актуален для ATConf/7, где вопросы жизнестойкости международного воздушного транспорта и экономические последствия доступа к источникам более чистой энергии для авиации являются частью процесса более широкого рассмотрения меняющейся рыночной конъюнктуры. Поэтому постоянный мониторинг динамики рынка, инвестиционных тенденций и условий в цепочке поставок энергоресурсов имеет важное значение для оценки экономических последствий доступа к источникам более чистой энергии для авиации.

2.2.2 Устойчиво производимое авиационное топливо остается важным внутриотраслевым решением по сокращению эмиссии CO₂ авиации. В тех случаях, когда SAF соответствует применимым требованиям CORSIA к устойчивости и сертификации, его использование также может снизить компенсационные требования CORSIA для эксплуатанта самолета. Однако глобальное предложение SAF остается ограниченным. ИАТА ожидает, что мировое производство SAF достигнет примерно 2,4 млн тонн в 2026 году, что эквивалентно примерно 0,8 процента от общего годового потребления авиационного топлива. Таким образом, ограничения, связанные с наличием SAF и его ценовой доступностью, могут ограничивать его использование. В тех случаях, когда использование отвечающего условиям топлива CORSIA ниже, чем предполагалось, объем остаточных компенсационных требований может увеличиться, что приведет к большей зависимости от CEEUS. Это взаимодействие подчеркивает важность улучшения доступа к источникам более чистой энергии для авиации при обеспечении своевременной доступности CEEUS для поддержки предсказуемого и эффективного внедрения CORSIA.

2.2.3 Взаимодействие между доступом к SAF и спросом на CEEUS может иметь важные последствия для расходов на соблюдение требований CORSIA и их предсказуемости. Это не меняет соответствующей роли мероприятий по сокращению эмиссии в секторе и компенсации в рамках корзины мер ИКАО. Напротив, это подчеркивает важность обеспечения своевременного и предсказуемого доступа эксплуатантов воздушных судов к соответствующим видам отвечающего условиям CORSIA топлива и к CEEUS. Поэтому улучшение координации деятельности между авиационными, энергетическими, экологическими органами и органами регулирования углеродного рынка а также дальнейший мониторинг рынка могут способствовать эффективному внедрению CORSIA и способствовать повышению предсказуемости и устойчивости международного воздушного транспорта.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 CORSIA вступает в более требовательный этап внедрения, поскольку эксплуатанты воздушных судов готовятся к выполнению своих компенсационных требований на первом этапе. В то же время геополитическая неустойчивость и волатильность рынка энергоносителей, ограничения по наличию и ценовой доступности SAF, а также неопределенность в отношении своевременной поставки CEEUS на рынок могут сказываться на стоимости и предсказуемости процесса соблюдения требований. Эти изменения подтверждают важность сохранения CORSIA в качестве согласованной на глобальном уровне рыночной меры для международной авиации при одновременном устранении практических барьеров, которые могут повлиять на ее эффективное внедрение.

3.2 Своевременный доступ к отвечающим условиям CORSIA видам топлива и CEEUS, эффективные национальные процедуры выдачи LoAs и соответствующие корректировки, расширение дополнительных поставок отвечающих требованиям CEEUS и раннее планирование эксплуатантами самолетов будут иметь важное значение для управления этими факторами риска. Совершенствование сотрудничества между государствами, ИКАО, авиационной отраслью, участниками углеродного рынка и заинтересованными сторонами, занимающимися вопросами экологически чистой энергетики, может способствовать дальнейшему эффективному внедрению CORSIA, способствуя при этом более предсказуемым условиям эксплуатации и долгосрочной устойчивости международного воздушного транспорта.

- КОНЕЦ -