



## 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

#### ОБЕСПЕЧЕНИЕ СОГЛАСОВАННОСТИ НОРМАТИВНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В ЦЕЛЯХ СОДЕЙСТВИЯ КОНКУРЕНЦИИ, СВЯЗНОСТИ И УСТОЙЧИВОМУ РАЗВИТИЮ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ

(Представлено Катаром)

#### КРАТКАЯ СПРАВКА

Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA), принятая государствами – членами Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в 2016 году, является первой и единственной глобальной рыночной мерой по решению проблемы эмиссии CO<sub>2</sub> от международной авиации. В связи с переходом CORSIA к обязательному второму этапу в 2027 году и активизацией работы по достижению долгосрочной глобальной желательной цели (LTAG) ИКАО отрасли необходима стабильная, предсказуемая и согласованная на международном уровне нормативная среда.

Недавние региональные инициативы в области авиационной эмиссии, включая опубликованное в июле 2026 года предложение о пересмотре системы торговли квотами на эмиссию Европейского союза (EU ETS), вновь привлекли внимание к необходимости обеспечения согласованности нормативного регулирования. Хотя государства могут выбирать различные пути достижения своих природоохранных целей, растущие различия между глобальными и региональными мерами могут иметь последствия для конкуренции, глобальной связности и долгосрочных усилий авиационного сектора по сокращению эмиссии.

Государство Катар считает, что подходы, согласованные в рамках ИКАО, являются наиболее эффективным способом достижения природоохранных целей при одновременном обеспечении равных условий деятельности, сохранении глобальной связности и предоставлении авиационному сектору необходимой для долгосрочных инвестиций определенности.

**Действия:** Конференции предлагается:

- а) признать важность обеспечения согласованности и предсказуемости нормативного регулирования в отношении мер, направленных на решение проблемы эмиссии международной авиации;
- б) вновь подтвердить важность глобально согласованных подходов для содействия достижению природоохранных целей ИКАО, включая LTAG;
- с) призвать государства-члены применять согласованные подходы в рамках ИКАО и избегать односторонних или региональных рыночных мер, которые могут привести к фрагментации регулирования международной авиации;

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| d) просить Совет изучить последствия различных подходов к нормативному регулированию эмиссии международной авиации в целях обеспечения справедливой конкуренции, доступа к рынкам и связности и рассмотреть возможность разработки инструктивного материала, с тем чтобы способствовать согласованности нормативного регулирования. |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <i>Стратегическая цель:</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Настоящий рабочий документ связан со стратегическими целями: <i>"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"</i> и <i>"Авиация экологически устойчива"</i>                                                                                                                                  |
| <i>Финансовые последствия:</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Отсутствуют                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <i>Справочный материал:</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Заявление ИКАО о предлагаемом расширении сферы охвата авиации системой EU ETS, 17 июля 2026 года<br>Резолюция Ассамблеи A41-22<br>Приложение 16 <i>"Охрана окружающей среды"</i> , том IV <i>"Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)"</i><br>Конвенция о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год), преамбула |

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 После принятия CORSIA в 2016 году государства – члены ИКАО совместными усилиями создавали общую глобальную основу для решения проблемы эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации. Эта основа отражает общую приверженность природоохранной деятельности, одновременно обеспечивая возможность устойчивого развития международного воздушного транспорта.

1.2 В настоящее время отрасль находится на важном этапе реализации как CORSIA, так и долгосрочной глобальной желательной цели (LTAG). Дальнейший прогресс будет зависеть от значительных инвестиций в новые воздушные суда, устойчивое авиационное топливо (SAF), авиационное топливо с более низким содержанием углерода (LCAF), более чистые источники энергии для авиации и другие меры по сокращению эмиссии.

1.3 Для государств, авиакомпаний, аэропортов, поставщиков топлива и инвесторов принятие таких решений требует четких и предсказуемых правил. Более эффективная координация на международном уровне может обеспечить такую определенность и способствовать реализации природоохранных мер в рамках глобальной авиационной сети.

## 2. СОГЛАСОВАННОСТЬ НОРМАТИВНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ И МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАЦИЯ

### 2.1 Конкуренция и равные условия деятельности

2.1.1 Международная авиация зависит от справедливых условий конкуренции для эксплуатантов, обслуживающих рынки в различных регионах. Согласованные правила способствуют обеспечению таких условий, ограничивая ненужную сложность и создавая для эксплуатантов более четкую основу для долгосрочного планирования.

2.1.2 Когда на эксплуатантов, обслуживающих аналогичные рынки, распространяются различные или дублирующие друг друга требования в отношении эмиссии углерода, их нормативные обязательства могут существенно различаться. Это может подрывать давно установленный принцип, изложенный в преамбуле Чикагской конвенции, согласно которому международный воздушный транспорт должен развиваться на основе равенства возможностей. Например, эксплуатанты, конкурирующие за одни и те же перевозки между одними и теми же регионами, могут нести существенно различающиеся обязательства в зависимости от местонахождения их узловых аэропортов, а не от объема эмиссии, обусловленной выполняемыми ими перевозками.

2.1.3 Расходящиеся требования могут также влиять на решения в отношении парка воздушных судов, маршрутов и поставок топлива. Поскольку такие инвестиции осуществляются на протяжении многих лет, эксплуатантам необходимы стабильные, предсказуемые и согласованные на международном уровне правила.

2.1.4 Многие международные воздушные сообщения осуществляются в рамках двусторонних соглашений о воздушном сообщении, предусматривающих справедливые и равные возможности назначенных перевозчиков обеих сторон конкурировать друг с другом, а во многих случаях также проведение консультаций до введения мер, затрагивающих согласованные перевозки. Поэтому меры, затрагивающие перевозки иностранных авиаперевозчиков, целесообразнее всего разрабатывать на основе диалога и договоренности между соответствующими государствами.

## **2.2 Глобальная связность**

2.2.1 Международный воздушный транспорт способствует развитию торговли, туризма, экономики и связей между сообществами. Узловые аэропорты и международные сети авиакомпаний связывают рынки, обеспечивают перевозку пассажиров и грузов между регионами и содействуют поддержанию глобальной экономической деятельности.

2.2.2 Фрагментарный набор нормативных требований может снижать эффективность этих сетей и ослаблять связность. Особенно значительными последствия могут быть для международных узловых аэропортов, связывающих несколько регионов и обеспечивающих дальнемагистральные перевозки.

2.2.3 Поэтому согласованные международные подходы могут помочь государствам достигать природоохранных целей, не утрачивая преимуществ связности, способствующих экономическому росту и устойчивому развитию.

## **2.3 Устойчивость международной авиации и переход к нулевому уровню чистой эмиссии**

2.3.1 Достижение LTAG ИКАО потребует постоянного сотрудничества между государствами и отраслью, подкрепленного значительными инвестициями по всей цепочке создания стоимости в авиации. Инвесторам и эксплуатантам будет легче выделять ресурсы при наличии четкого и надежного направления нормативного регулирования.

2.3.2 Обязательный второй этап CORSIA начинается в 2027 году, знаменуя решающий этап реализации этой системы, согласованной государствами – членами ИКАО в 2016 году. Более широкое участие укрепляет роль CORSIA как единственной глобальной рыночной меры по решению проблемы эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации и содействию коллективному продвижению к LTAG.

2.3.3 В этих условиях дублирующие или частично совпадающие требования в отношении эмиссии углерода могут создавать дополнительную сложность для государств, эксплуатантов и других заинтересованных сторон. Различные подходы к политике могут способствовать достижению природоохранных целей, однако недостаточно согласованные механизмы затрудняют прогнозирование будущих обязательств и могут снижать уверенность при принятии долгосрочных инвестиционных решений.

2.3.4 Последствия выходят за рамки компенсации эмиссии углерода. Реализация Глобальной рамочной основы ИКАО для SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации потребует устойчивых инвестиций по всей цепочке создания стоимости. Вероятность таких инвестиций выше, когда сигналы политики являются стабильными и согласованными на международном уровне.

2.3.5 Эксплуатанты уже адаптируются к обязательствам по компенсации эмиссии углерода, мерам, связанным с SAF, и соответствующим требованиям к мониторингу, отчетности и верификации. Если отдельные механизмы применяются без достаточного согласования, возрастут административная нагрузка и расходы на соблюдение требований, что может отвлекать ресурсы от практических мер по декарбонизации.

2.3.6 Это может также сказаться на связности. Неравномерная нагрузка, связанная с соблюдением требований, может влиять на решения в отношении маршрутов, провозной емкости и инвестиций, особенно применительно к деятельности узловых аэропортов, связывающих регионы и обеспечивающих глобальные пассажирские и грузовые потоки.

2.3.7 По этим причинам Государство Катар считает согласованность нормативного регулирования и недопущение ненужной фрагментации важнейшими условиями по мере продвижения государств к достижению своих природоохранных целей. Сотрудничество в рамках ИКАО является наилучшим средством обеспечения того, чтобы эти меры сокращали эмиссию, одновременно сохраняя конкуренцию, связность и долгосрочную устойчивость международной авиации.

— КОНЕЦ —