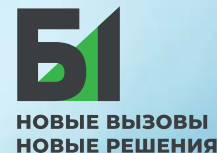


ОБЗОР НОВЫХ КЛИМАТИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЙ ДЛЯ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ



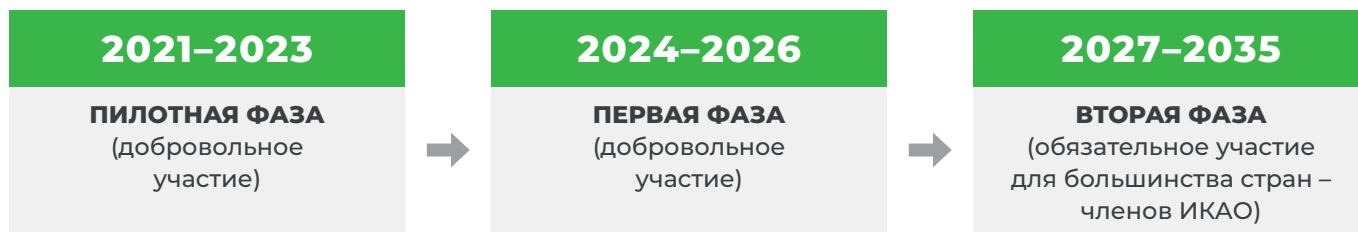
Обязательства по компенсации выбросов парниковых газов в рамках CORSIA

Российская Федерация является членом Международной организации гражданской авиации (ИКАО)¹, деятельность которой направлена на устойчивый рост глобальной системы авиаперевозок пассажиров.

В 2024-м мировой пассажиропоток гражданской авиации составлял 4,6 млрд человек; к 2050 году ожидается, что количество ее пользователей вырастет более чем в два с половиной раза – до 12,4 млрд человек в год; объем грузоперевозок также увеличится более чем в два раза².

Одна из стратегических целей ИКАО – защита окружающей среды в условиях обеспечения «беспрепятственной, доступной и надежной глобальной мобильности»³. Стратегический план ИКАО на 2026–2050 гг. «Безопасное небо, устойчивое будущее»⁴ предполагает достижение международной гражданской авиацией углеродной нейтральности к 2050 году.

Один из механизмов снижения выбросов парниковых газов в гражданской авиации – это **CORSIA**⁵, система рыночных мер для компенсации и сокращения выбросов. Установлены **три фазы внедрения системы**:



Как и для большинства стран – членов ИКАО, участие в системе CORSIA станет **обязательным для российских авиаперевозчиков с 2027 года**.

От российских авиакомпаний потребуется осуществлять мониторинг потребления топлива в ходе международных перелетов, ежегодно формировать и верифицировать отчеты о выбросах парниковых газов и впоследствии компенсировать выбросы, превышающие базовый уровень, рассчитанный ИКАО. Для отечественных перевозчиков эти выплаты начнутся не ранее 2031 года, однако под компенсационные требования попадают все выбросы, произведенные с 2027 года.

В соответствии с Рекомендуемой практикой и инструктивными указаниями по мониторингу, отчетности и верификации эмиссии CO₂⁶, авиаперевозчики, попадающие под критерии применимости механизма CORSIA, при приближении к порогу выбросов в 10 000 т CO₂, должны обратиться к уполномоченному органу в своем государстве. После этого авиакомпании включаются в перечень эксплуатантов самолетов. Государство передает этот документ, а также список аккредитованных верификаторов в ИКАО.

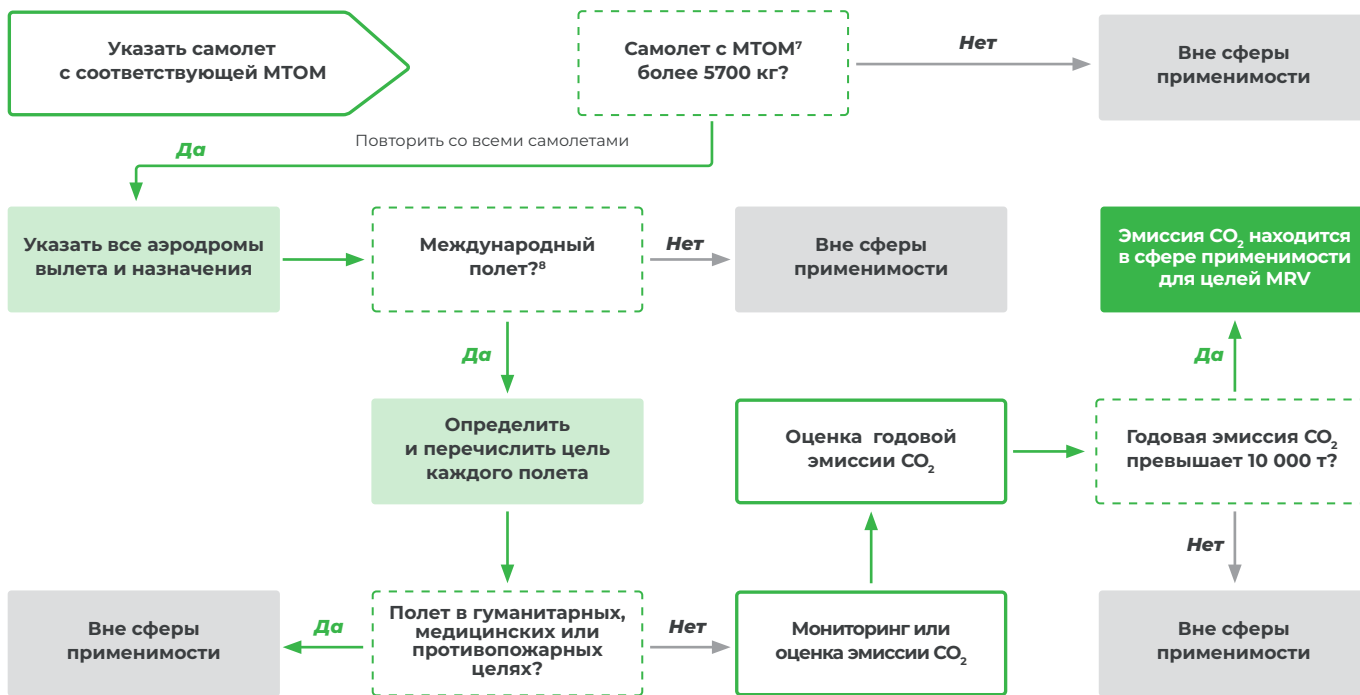
¹ ICAO (The International Civil Aviation Organization) – Международная организация гражданской авиации

^{2,3,4} Strategic Plan 2026–2050 | ICAO

⁵ CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) – Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации

⁶ Приложение 16 к Конвенции о международной гражданской авиации. Охрана окружающей среды. Том IV. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA). 2023

ПРИМЕНИМОСТЬ ТРЕБОВАНИЙ MRV⁷ К МЕЖДУНАРОДНЫМ ПОЛЕТАМ



ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРИМЕНИМЫХ МЕТОДОВ МОНИТОРИНГА ПОТРЕБЛЕНИЯ ТОПЛИВА В ТЕЧЕНИЕ ПЕРИОДОВ СОБЛЮДЕНИЯ УСЛОВИЙ (2021–2035 ГГ.)

Определение метода мониторинга



Отчеты об эмиссии, составленные в соответствии с шаблоном ИКАО, должны пройти обязательную **верификацию**.

После предоставления отчетов об эмиссии рассчитывается объем выбросов, подлежащих компенсации.

⁷ Руководство MRV (Monitoring, Reporting, Verification) – мониторинг, отчетность и верификация.
МТОМ (Max Takeoff Mass) – максимальная масса воздушного судна, при которой оно может безопасно взлететь

⁸ В соответствии с п.1.1.2 главы 1 части II к Приложению 16 к Конвенции о международной гражданской авиации. Охрана окружающей среды. Том IV. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA). 2023

⁹ В соответствии с п.1.1.2 главы 1 части II и разделом 2.1 главы 2 части II к Приложению 16 к Конвенции о международной гражданской авиации. Охрана окружающей среды. Том IV. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA). 2023

¹⁰ Подробные сведения о преобразовании топлива в эмиссию CO₂ см. в п. 2.2.3.3 главы 2 части II к Приложению 16 к Конвенции о международной гражданской авиации. Охрана окружающей среды. Том IV. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA). 2023

ФОРМУЛА РАСЧЕТА КОМПЕНСАЦИОННЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ¹¹

$$\begin{aligned}
 \text{ОБЪЕМ КОМПЕНСАЦИОННЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ} &= \text{Секторальный коэффициент в \%} * \left(\text{Объем выбросов эксплуатанта} * \text{Коэффициент роста в секторе} \right) + \text{Индивидуальный коэффициент в \%} * \left(\text{Объем выбросов эксплуатанта} * \text{Коэффициент роста эксплуатанта} \right) \\
 &\text{До 2032 г. = 100\%} \quad \text{попадающих под требования CORSIA} \quad \text{Рассчитывается ИКАО} \quad \text{До 2032 г. = 0\%} \quad \text{попадающих под требования CORSIA} \\
 &\text{В 2033–2035 гг. = 85\%} \quad \text{В 2033–2035 гг. = 15\%}
 \end{aligned}$$

Коэффициент роста в секторе рассчитывается по следующей формуле¹²:

$$\frac{\text{Общий объем эмиссии CO}_2 \text{ в отчетном году} - 85\% \text{ общего объема эмиссии за 2019 г.}}{\text{Общий объем эмиссии CO}_2 \text{ в отчетном году}}$$

Авиаперевозчик может компенсировать свои выбросы через **экологичное топливо** (SAF и LCAF¹³): сокращение выбросов от SAF вычитается из объема выбросов, подлежащих компенсации. Если этого недостаточно, оператор приобретает **углеродные единицы** (UE) для покрытия оставшегося объема. CORSIA требует предоставления государству верифицированного Отчета о компенсации¹⁴ и добавления пометки об использовании UE на сайте регистратора.

Российское климатическое и авиационное регулирование пока не соответствует требованиям CORSIA. Механизм мониторинга, отчетности и верификации эмиссии CO₂ пока находится на стадии формирования. Внедрение системы рыночных мер компенсации и сокращения выбросов парниковых газов требует внесения изменений в национальное законодательство, организацию мониторинга потребления топлива, формат проведения подготовки, проверки и верификации отчетов, а также других мер.

В российское законодательство вносятся соответствующие поправки: был разработан проект федерального закона «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и о внесении изменений в Федеральный закон «Об ограничении выбросов парниковых газов», а также была опубликована Пояснительная записка к нему¹⁵. По новым правилам, авиаперевозчики должны будут фиксировать объемы топлива, израсходованного на каждый международный рейс, составлять отчеты о выбросах парниковых газов и компенсировать выбросы, образовавшиеся в результате выполненных международных перелетов.

Коэффициент роста эксплуатанта самолетов за рассматриваемый год рассчитывается государством по следующей формуле:

$$\frac{\text{Суммарная эмиссия CO}_2 \text{ эксплуатанта самолетов, подлежащая компенсации в рассматриваемом году}}{\text{85\% суммарной годовой эмиссии эксплуатанта самолетов за 2019 год, на которую в рассматриваемый год распространяются компенсационные обязательства}}$$

Общий объем эмиссии CO₂ в отчетном году

Актуализирован государственный подход к учету выбросов, уточнены требования к климатическим проектам, и внедрены механизмы, предотвращающие двойной учет углеродных единиц¹⁶. В перспективе планируется принять еще семь нормативных правовых актов, регулирующих порядок мониторинга, отчетности и верификации¹⁷.

Помимо этого, Министерство экономического развития РФ разработало проект приказа о создании системы аккредитации верификаторов для отчетности авиакомпаний¹⁸. Публикация приказа ожидается в ближайшее время.

В России пока нет доступных методов компенсации выбросов в соответствии с требованиями CORSIA: на рынке отсутствует экологичное топливо, а российские углеродные единицы на данный момент не прошли проверку на соответствие критериям ИКАО. Однако работа в этом направлении уже ведется.

В феврале 2026 года крупная российская нефтегазовая компания совместно с партнерами провела успешные испытания первого российского SAF-топлива, созданного из переработанного растительного масла, в том числе отработанного фритюрного. Результаты данных испытаний планируется использовать для выработки единого национального стандарта о синтетических SAF-компонентах для авиационного топлива¹⁹.

В марте этого года была подана заявка на аккредитацию российской добровольной системы сокращения выбросов парниковых газов в системе CORSIA. Заявка была зарегистрирована и опубликована на сайте ИКАО²⁰, решение ожидается в августе²¹.

¹¹ Corsia Offsetting Requirement Steps

¹² Учитываются только выбросы от международных перевозок эксплуатантов – участников системы ИКАО, попадающие под требования CORSIA

¹³ Sustainable Aviation Fuel (устойчивое авиационное топливо) и Lower Carbon Aviation Fuels (низкоуглеродное авиационное топливо)

¹⁴ Emissions Units Cancellation Report (отчет об аннулировании единиц выбросов)

¹⁵ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и о внесении изменений в Федеральный закон «Об ограничении выбросов парниковых газов»

¹⁶ Заявка России на аккредитацию в Системе компенсации и сокращения выбросов углерода CORSIA зарегистрирована ИКАО

¹⁷ Подготовку гражданской авиации к переходу на CORSIA обсудили на Международном транспортно-логистическом форуме

¹⁸ Минэк создаст валидаторов и верификаторов выбросов CO₂ для системы CORSIA

¹⁹ «Газпром нефть» успешно испытала экологичное авиатопливо с фритюрным маслом

²⁰ Application Form for Emissions Unit Programmes seeking eligibility to supply units to the CORSIA 2027 – 2029 compliance period (Version 2, January 2026)

²¹ Заявка РФ на аккредитацию в системе CORSIA находится на финальном рассмотрении ИКАО

Для целей компенсации выбросов в рамках CORSIA подходят только УЕ, которые были получены в рамках программ, одобренных одновременно Техническим консультативным органом ИКАО²² и уполномоченным государственным органом страны-эксплуатанта. После одобрения заявки у российских авиаперевозчиков появится возможность приобретать УЕ, выпущенные по результатам реализации отечественных климатических проектов, что также стимулирует развитие российского углеродного рынка.

Несмотря на то что обязательная для всех стран – членов ИКАО фаза CORSIA наступит только в 2027 году, некоторые зарубежные авиакомпании уже начинают внедрять в свою деятельность механизмы компенсации выбросов.

В 2025 году Japan Airlines стала одним из первых авиаперевозчиков, начавших приобретать углеродные единицы в рамках программы CORSIA²³. Через агрегатор Gold Standard компания закупила и погасила 180 000 углеродных кредитов, полученных в рамках двух проектов, направленных на использование экологически чистых кухонных плит.

Японская авиакомпания All Nippon Airways также присоединилась к числу компаний, компенсирующих свои выбросы, что подчеркивает стремление авиационной отрасли к экологической ответственности.

²² Technical Advisory Body (TAB)

²³ [JAL becomes the first commercial airline to retire large-scale Gold Standard CORSIA credits](#)

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ



МАКСИМ САВОСТЬЯНОВ

Партнер, руководитель отдела по оказанию услуг в области устойчивого развития
maxim.savostianov@b1.ru



ЕВГЕНИЯ КАДЫКОВА

Старший менеджер, отдел по оказанию услуг в области устойчивого развития
evgeniia.kadykova@b1.ru



МАРИНА БЫКОВА

Менеджер, отдел по оказанию услуг в области устойчивого развития
marina.bykova@b1.ru

О ГРУППЕ КОМПАНИЙ Б1

Группа компаний Б1 предлагает многопрофильные услуги в сфере аудита, стратегического, технологического и бизнес-консалтинга, сделок, оценки, налогообложения, права и сопровождения бизнеса.

Мы работаем свыше 35 лет в России и более 25 лет в Беларуси. За это время в компаниях группы создана сильная команда специалистов с обширными знаниями и опытом реализации сложнейших проектов. Наша практика представлена в 12 городах: Москве, Минске, Владивостоке, Екатеринбурге, Казани, Краснодаре, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Тольятти и Челябинске.

Группа компаний Б1 помогает клиентам находить новые решения, расширять, трансформировать и успешно вести свою деятельность, а также повышать свою финансовую устойчивость и кадровый потенциал.

© ООО «Б1 – Консалт», 2026
Все права защищены.

Информация, содержащаяся в настоящей публикации, представлена в сокращенной форме и предназначена лишь для общего ознакомления, в связи с чем она не может рассматриваться в качестве полноценной замены подробного отчета о проведенном исследовании и других упомянутых материалов и служить основанием для вынесения профессионального суждения. Группа компаний Б1 не несет ответственности за ущерб, причиненный каким-либо лицам в результате действия или отказа от действия на основании сведений, содержащихся в данной публикации. По всем конкретным вопросам следует обращаться к специалисту по соответствующему направлению.

Информация в данной публикации не предназначена для потребителей.

B1.RU | B1.BY



Единый номер для звонков из России

8 800 500 9700

Офис в Москве

+7 495 755 9700