



## 第三次航空与代用燃料会议 (CAAF/3)

2023年11月20日至24日，阿拉伯联合酋长国，迪拜

议程项目 2：促进航空更清洁能源开发和部署的支持性政策

议程项目 5：审查国际民航组织 2050 年可持续航空燃料愿景，包括低碳燃料和其他更清洁航空能源，以界定一个全球框架

### 中国对发展和部署航空清洁燃料全球框架的观点

(由中国提交)

#### 摘要

坚持共同但有区别的责任原则，敦促发达国家向发展中国家提供资金和技术支持，是确保《巴黎协定》成功和有效实施的基石。国际民航组织及其成员国已认识到 SAF、LCAF 和其他航空清洁能源对应对国际航空和气候治理的重要作用。本文基于发达国家相关经验，提出中国关于建立一个公平可行的航空清洁燃料开发和部署全球框架的观点。

会议行动见第四部分。

## 1. 引言

1.1 《国际民用航空公约》的首要目标是“.....以安全和有序的方式”发展国际民用航空，使航空运输服务“建立在机会均等的基础上，并以合理和经济的方式运营”。

1.2 联合国大会第七十八届会议于 2023 年 9 月 19 日批准的可持续发展问题高级别政治论坛 (HLPF) 通过的《政治宣言》重申了《关于环境与发展的里约宣言》的各项原则，其中包括原则 7 中规定的共同但有区别的责任原则。

1.3 2023 年 9 月 22 日第 47 届 77 国集团和中国年会的《部长宣言》强调了支持的重要性，特别是资金作为确保成功和有效实施《巴黎协定》的基石，以及发达国家根据《气候变化框架公约》及其《巴黎协定》向发展中国家提供充足、可预测和可持续资金的重要性。

<sup>1</sup> 中文和英文版本由中国提供。

1.4 自 2007 年以来，国际民航组织及其成员国已经认识到 SAF、LCAF 和其他航空清洁能源对解决国际航空和气候变化问题的重要贡献。

1.5 根据 CAEP 的假设，到 2030 年，80% 以上的 SAF 生产将集中在发达国家。

## 2. 向发达国家学习什么？

2.1 国际民航组织（ICAO）的一份指导材料<sup>2</sup>显示，发达国家已经制定了扩大国内研发和生产 SAF 的国家战略<sup>3, 4, 5, 6, 7</sup>。这些战略中的几个共同点对各国通过国际民航组织制定航空清洁燃料开发和应用的全球框架具有特别的启发意义。

2.2 SAF 是科技技术密集型的。所有发达国家都将强大的研发能力视为 SAF 产业成功的关键因素，并加快研发投入，以巩固其在航空航天、生物技术、燃料测试和批准以及精炼方面的战略优势，以期在不断增长的 SAF 市场中成为全球领导者。

2.3 责任主要施加于生产。发达国家主要对燃料供应商施加强制责任，根据多年来对国内技术和工业成熟度以及全球 SAFs 市场潜力的详细研究，制定量化的生产目标。

2.4 政府的充分补助是必须的。发达国家的研究表明，发展一个强大的、有竞争力的 SAF 产业成本巨大。所有发达国家政府都承诺为企业和研发提供数十亿美元/欧元的资助，并实施强有力的外联计划，不局限于本国国界，吸引私人资本，以加速本国 SAF 产业的发展。

2.5 燃料合格性和可持续性的自主认证能力对 SAF 行业的安全具有重要的战略意义。由于拥有燃料合格性和可持续性的国际标准，发达国家在燃料方面的专业知识尤为集中，这对成功成为全球领导者至关重要。

2.6 SAF 是一个高价值产业。发达国家的研究表明，SAF 是一个高价值产业，可为其国家收支平衡带来巨大利益，其国内 SAF 生产将有助于提高其出口潜力。例如，“SAF 大挑战”显示，美国有潜力成为 SAF 技术和燃料的出口国；英国可持续航空燃料路线图显示，到 2035 年，通过出口受知识产权保护且与英国商业优势相匹配的技术组件和工程服务，国内 SAF 生产每年可为英国带来高达 19.52 亿英镑的非英国燃料生产附加值。

## 3. 公平可行的全球航空清洁燃料开发和应用框架的关键要素

3.1 愿景。全球框架需要为国际社会指明方向，以扩大合作开发航空清洁燃料，实现国际民航的去碳化。如果不对国际民航组织 193 个成员国的不同国情，特别是发展中国家的做法进行可靠的科学分析和详细调查，就无法确保这一愿景的公平性和可实施性。例如，制定量化的碳排放目标（例如碳强

---

<sup>2</sup> Guidance on potential policies and coordinated approaches for the deployment of SAF

<sup>3</sup> SAF Grand Challenge Roadmap: Flight Plan for Sustainable Aviation Fuel

<sup>4</sup> Sustainable aviation fuels (ReFuelEU Aviation Initiative)

<sup>5</sup> Sustainable aviation fuels mandate: summary of consultation responses and government response

<sup>6</sup> Sustainable Aviation Fuels Road-Map: Fueling the future of UK aviation

<sup>7</sup> Sustainable Aviation Fuel- Review of Technical Pathways

度标准)就等于提高了符合条件的 SAF 的门槛。实事求是地讲,国际民航组织应发挥的作用是协调各国在 SAF 和其他航空清洁燃料方面的努力,而不是制定自上而下的统一目标。

3.2 原则。第 2 段清楚地表明,发展中国家与发达国家在研发和生产 SAF 的基础上存在着巨大的差距。发展中国家要成为全球框架的贡献者和受益者,将面临更多的挑战。为确保国际航空和 SAF 产业发展的“机会平等”,全球 SAF 发展和部署框架的设计和应遵循《里约环境与发展宣言》的原则,特别是共同但有区别的责任原则。否则,在框架的实施过程中将无法避免对发展中国家的歧视。

3.3 伙伴关系。国际民航组织航空清洁燃料框架的成功离不开各国之间的合作,特别是发达国家和发展中国家之间的合作。资金既是最大的挑战,也是最大的推动力,向发展中国家提供资金支持是全球应对国际航空和气候变化努力的基石,因此,全球框架应建立机制,促进发达国家向发展中国家提供赠款和其他高度优惠形式的资金。

## 4. 行动

### 4.1 请 CAAF/3 会议:

- a) 确保全球框架的制定应基于对所有国家的国情和实践的全面调查,而不仅仅是发达国家的国情和实践和/或初步假设;
- b) 在无法确保发展中国家生产的 SAFs、LCAFs 和其他航空清洁燃料在全球产量中占有公平的份额的情况下,避免制定任何统一的量化目标; 和
- c) 认识到 LTAG 2050 并未获得一致认可,如果不能保证在全球开发和应用航空清洁燃料的过程中向发展中国家提供资金支持和技术转让,将进一步破坏机会均等的基础,扩大 LTAG 2050 的不公平和不可行性。